# 下関市
# 地域公共交通計画




令和７年６月

（令和８年８月改定）

下関市

# 目 次


第１章 下関市地域公共交通計画について ..... 1-1

1. 背景と趣旨 ..... 1-2
2. 計画区域 ..... 1-4
3. 計画期間 ..... 1-4
4. 計画の位置づけ（上位計画、関連計画等） ..... 1-4

第２章 下関市の現状と課題 ..... 2-1

1. 社会経済情勢の変化 ..... 2-2
2. 公共交通の現状と課題 ..... 2-7
3. 下関市における課題 ..... 2-49

第３章 計画の目標と基本方針 ..... 3-1

1. 地域公共交通の達成すべき目標 ..... 3-2
2. 基本方針 ..... 3-2
3. 計画の目標と基本方針の検討 ..... 3-3
4. 基本方針の考え方 ..... 3-5
5. 地域別の方向性 ..... 3-27
6. 役割分担 ..... 3-38

第４章 目標達成に向けた施策 ..... 4-1

1. 目標達成に向けた施策 ..... 4-2
2. 実施プログラム ..... 4-28

第５章 計画の評価・推進 ..... 5-1

1. 評価指標と目標値の設定 ..... 5-2
2. 制度改正等を踏まえた取組の推進 ..... 5-5
3. 推進体制 ..... 5-7
4. PDCA サイクルにおける進捗管理と計画推進 ..... 5-9

# 第1章

# 下関市地域公共交通計画について

# 1. 背景と趣旨

地域社会にとって「移動」は、暮らしと産業を支え、豊かで暮らしやすい地域づくりや、個性・活力のある地域の振興を図る上で欠かせない存在です。

特に、公共交通は、地域住民とりわけ自らの交通手段を持たない学生や高齢者等交通弱者にとって、なくてはならない移動手段であるとともに、地域の交流拡大・観光振興の基盤としての重要性や、自家用車に比べ環境負荷の少ない乗り物として、その果たすべき役割への期待は高まっています。

一方で、本市では、人口減少や便利な自家用車への依存が進行する中で、公共交通利用者の減少が公共交通事業者の収益低下を招き、廃止や減便等が進み利便性が低下し、さらに利用者の減少を招くという悪循環に陥っています。また、近年は、公共交通を担う運転手不足が深刻化していることも利便性低下に拍車をかけています。

それに伴い、これまで続いてきた「民間の交通事業者が収益を確保できる形で公共交通を担う」という構造を保てなくなっている状況は、本市のみならず、全国の地方都市が抱える問題であり、国は、令和2年及び令和5年の『地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、地域公共交通活性化再生法という）』の改正により、あらゆる交通モードにおける地域の関係者の連携・協働を通じて、利便性・持続可能性・生産性が向上するよう、地域公共交通ネットワークを再構築＝「リ・デザイン」することの必要性を示しています。

本市が「住む人、訪れる人に選ばれるまち」であるためには、都市の魅力を高めることが重要であり、そのためには、人口減少下においても、快適で利便性の高い暮らしや活力を支える都市機能・日常生活サービスを維持することが必要です。

地域における移動手段の維持・確保は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光振興、更には健康、福祉、教育、環境等の様々な分野で大きな効果をもたらし、地域社会全体の価値を高めることに直結します。

本市では、これらを踏まえ、今後5年間とさらにその先を見据え、「市民が継続的に利用したくなる、利便性の高い公共交通サービスを安定的に提供する」ことを目標に掲げ、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにするマスタープランとして、地域公共交通計画を策定します。

地域公共交通計画は、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」（ビジョン＋事業体系を記載するもの）としての役割を果たすものです。

いわば、「自分たちの地域ではこのような考え方で地域旅客運送サービスの持続的な提供を行っていく」という宣言文であり、地域の社会・経済の基盤となるものとして、基本的に全ての地方公共団体において、計画の作成や実施を「努力義務」として定められています。

計画策定にあたっては、国が定める「地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本方針」に基づき、住民等の移動ニーズにきめ細かく対応できる立場にある地方公共団体が、地域の移動に関する関係者を集めて「活性化再生法に基づく協議会」を開催しつつ、交通事業者や地域の関係者等との個別協議等を経て策定することとされています。

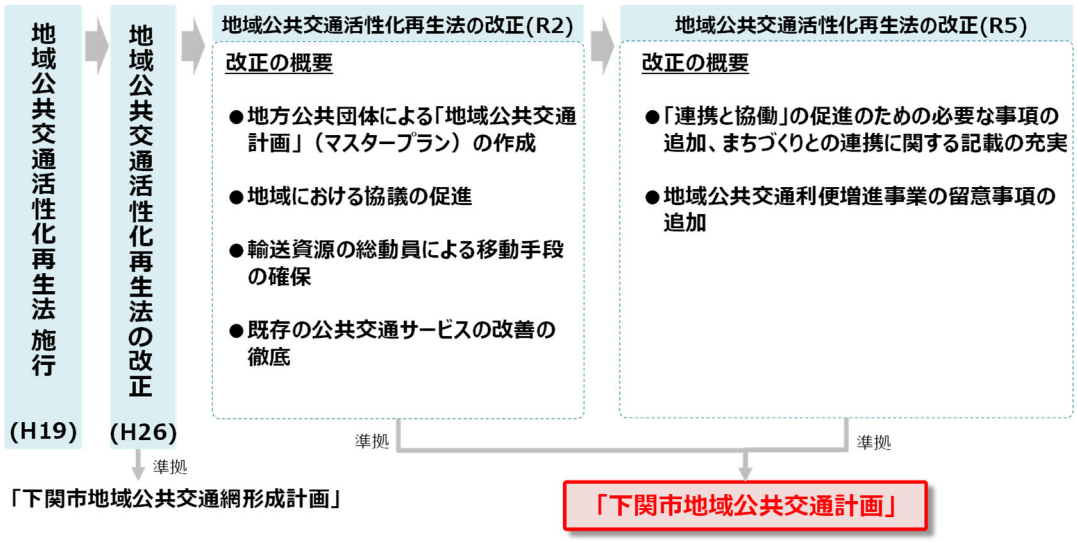



図 1.1　計画策定の背景

ここで、地域公共交通計画とは、従来の計画に対し、対象や内容、位置付け、実効性確保のそれぞれの面で拡充させ、新たな計画とすることで、地域交通に関する各種の取組を更に促進していくことを目的としています。

表 1.1　地域公共交通計画と従来の計画との違い

| | 地域公共交通計画（本計画） | 網形成計画（平成 29 年度） |
|---|---|---|
| 計画の対象 | ●ネットワークの確保・充実に加え、ダイヤや運賃等の面からもサービスを総合的に捉え改善や充実に取り組む<br>●地域の輸送資源を総動員する具体策を盛り込むことができる | ●バス路線等の専ら公共交通のネットワークの確保・充実（主に路線の再編や新規整備）を対象 |
| 位置づけ | ●地方公共団体による作成を法的に努力義務化<br>●基本的に全ての地方公共団体において計画の作成や実施に取り組む | ●地方公共団体による作成が可能 |
| 実効性確保 | ●定量的な目標の設定や毎年度の評価等の仕組みを制度化<br>●定量的なデータに基づく PDCA の取組を強化 | ●可能な限り具体的な数値指標を明示<br>●原則として計画期間の終了時・計画の見直し時に達成状況を評価 |
| 【参考】計画期間 | ●5 年間<br>2025-2029 年度 | ●10 年間<br>短期：2018-2020 年<br>中期：2021-2023 年<br>長期：2024-2028 年 |

出典：「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（入門編）」

## 2.計画区域

本計画の区域は、下関市全域とします。

## 3.計画期間

本計画は地域旅客運送サービスの前提となる人口や施設立地の変化に応じた目標設定が重要であることから、上位計画の計画期間と連動を考慮しつつ、計画期間を 2025 年度～2029 年度までの 5 年間とします。

なお、本計画の内容は、関連計画と連動しながら適宜見直しを行うものとします。

- 計画期間　　2025 年度～2029 年度(5 年間)

## 4.計画の位置づけ(上位計画、関連計画等)

本計画は、本市の最上位計画である「下関市総合計画」及び、都市計画の方針である「下関市都市計画マスタープラン」を踏まえるとともに、「下関市立地適正化計画」等の各分野における計画との整合・連携を図ります。

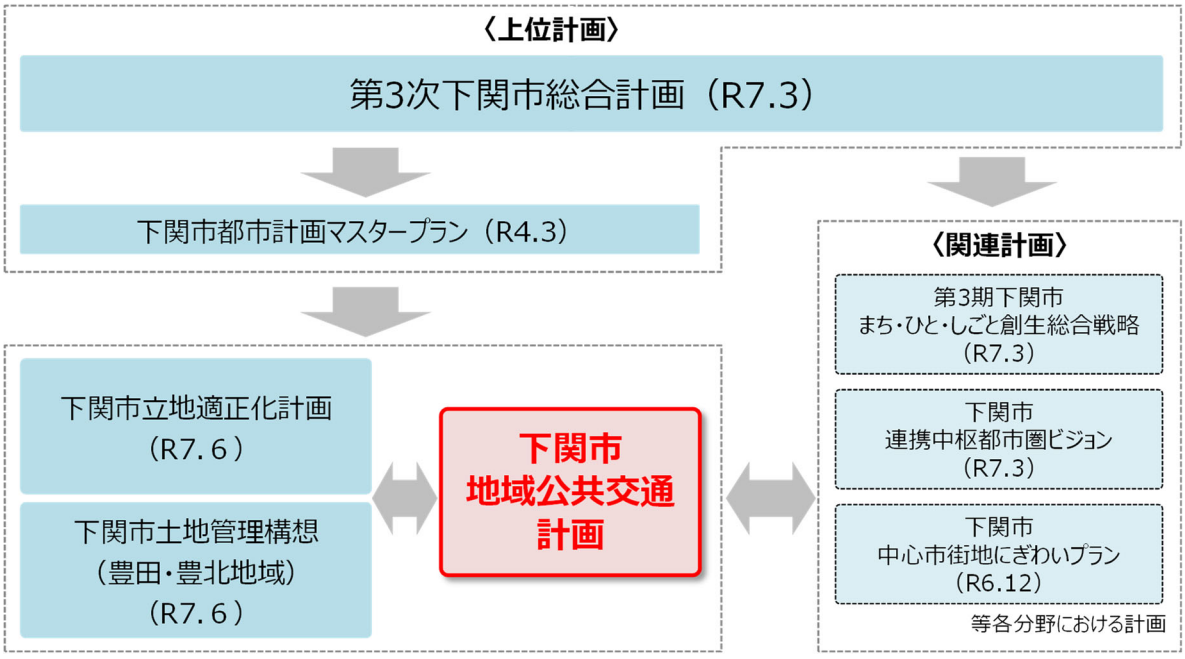



図 1.2　計画の位置づけ

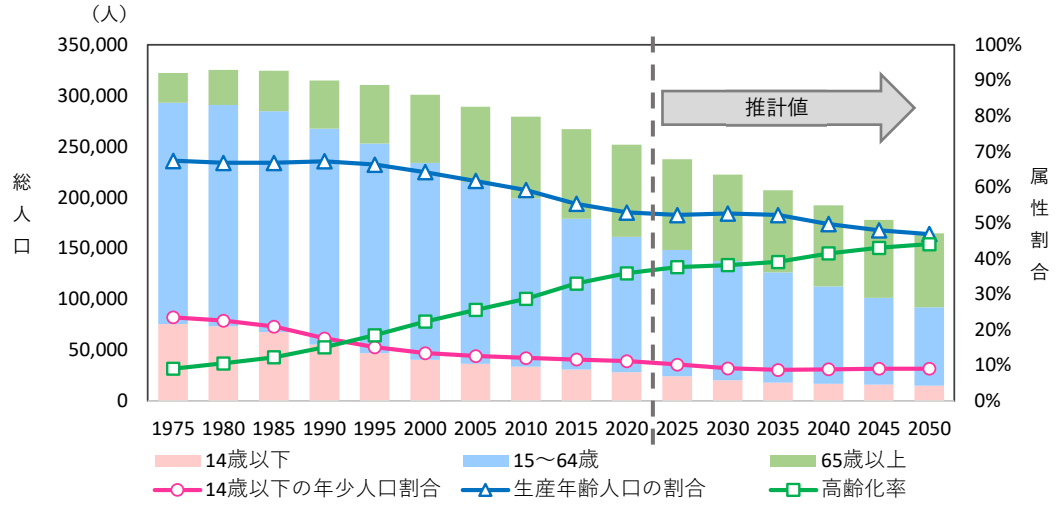
# 第2章

# 下関市の現状と課題

# 1. 社会経済情勢の変化

## (1) 人口減少と高齢化の進展

本市の総人口は、昭和 55 年(1980 年)をピークに減少傾向に転じており、今後更なる減少が予測されています。また平成 7 年(1995 年)以降、高齢化率が 14 歳以下の年少人口割合を上回っており、今後も高齢化が進行し、令和 22 年(2040 年)には、約 40%に達する見込みです。



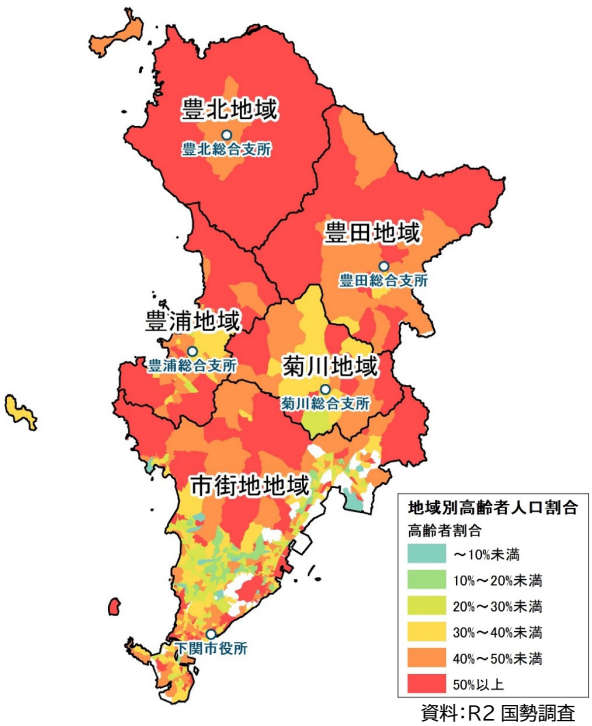

資料:2020 年まで→下関市「統計しものせき(地区別)」、
2025 年以降→推計値は国立社会保障・人口問題研究所
『日本の地域別将来推計人口』(令和 5(2023)年推計)

図 2.1　下関市の人口推移

特に総合支所管内の人口減少、少子高齢化の進展は著しく、豊田・豊北地域では、令和 2 年(2020 年)現在においても、2 人に 1 人が高齢者といった状況です。

| 地　域 | 人口減少 (2020/1980) | 高齢化率 (2020) |
|---|---|---|
| 全体 | 78% | 36% |
| 市街地地域 | 80% | 34% |
| 菊川地域 | 90% | 39% |
| 豊浦地域 | 74% | 44% |
| 豊田地域 | 54% | 50% |
| 豊北地域 | 44% | 55% |

人口減に伴う公共交通の利用者総数減少への対応、移動困難な高齢者の移動手段確保が更に必要となります。




資料:R2 国勢調査

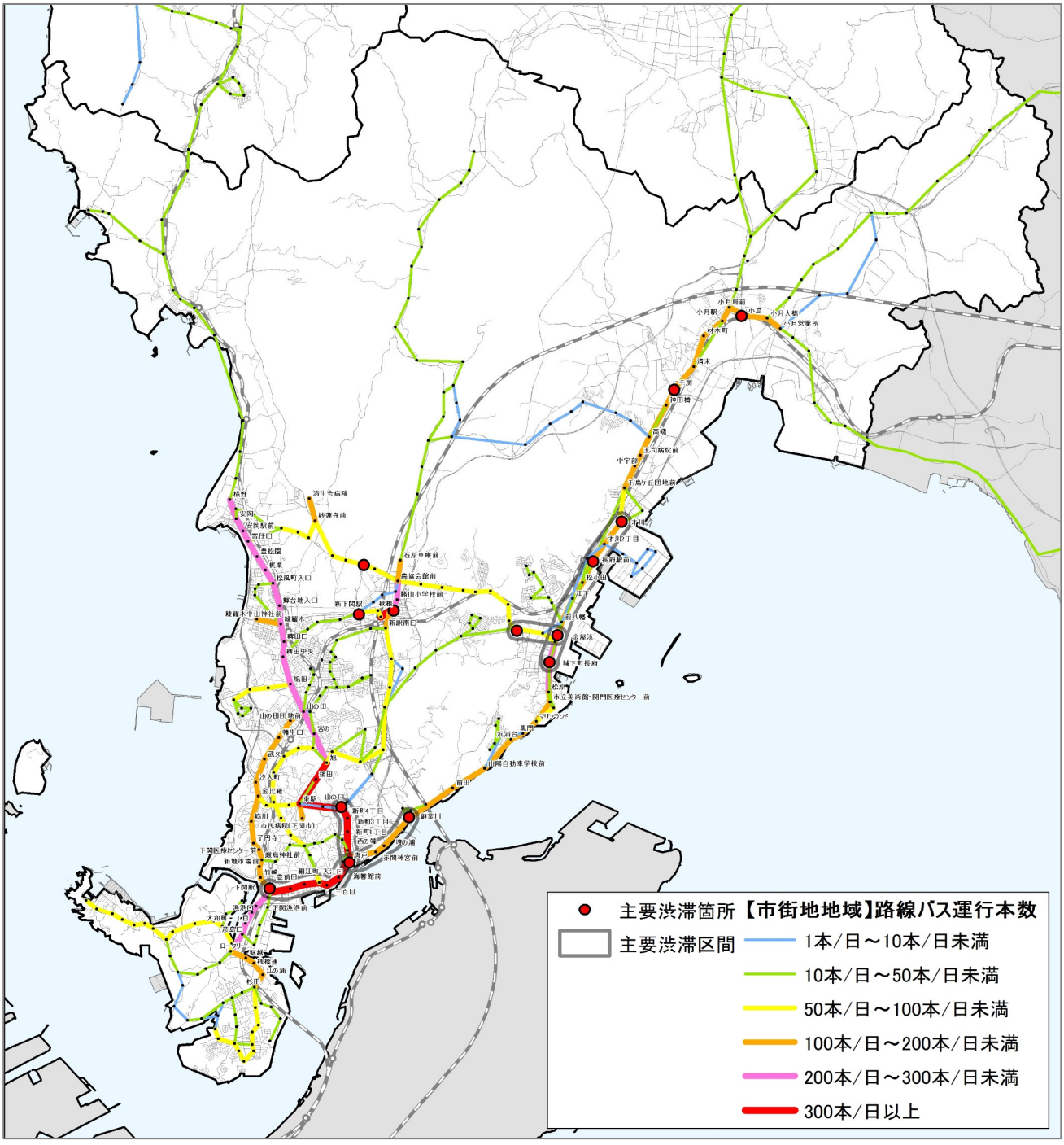
図 2.2　下関市の高齢者人口割合

## （2）まちづくりの動向

### 1）拠点性の高い市街地地域

旧下関市である市街地地域には、下関駅及び新下関駅を広域的な交通結節点とし、周辺に行政・公共施設や病院、教育、商工業、娯楽施設等主要な施設が集積しており、高い都市機能を有しています。

一方で、中心市街地の主要なバス路線において、慢性的な渋滞が発生している箇所があり、バスの速達性、定時性を妨げる要因となっています。




資料：サンデン交通 GTFS データ（R6.3 時点）、ブルーライン交通 GTFS データ（R6.4 時点）

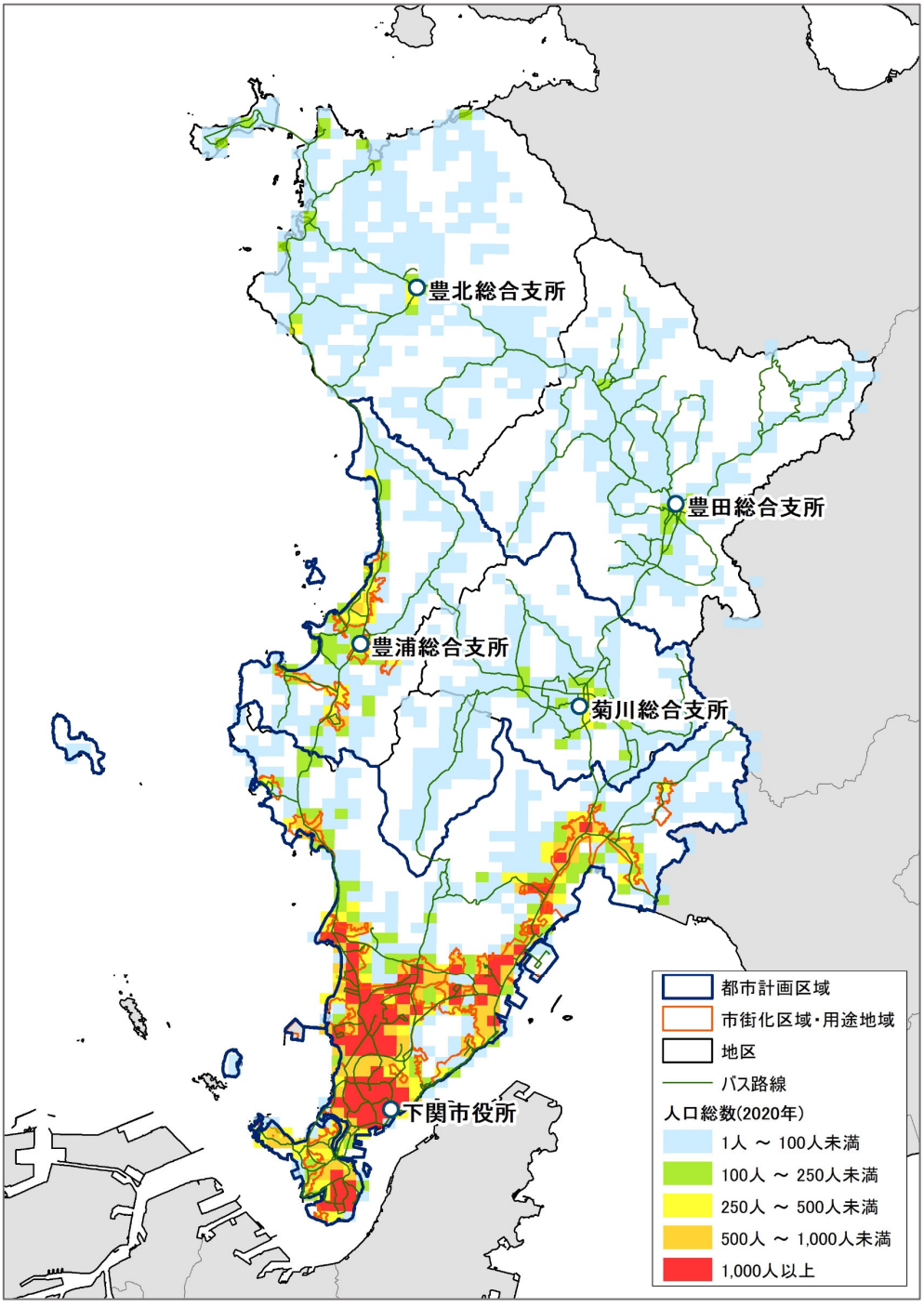
図 2.3　路線バス運行本数及び主要渋滞箇所

## 2）人口分布と点在する拠点

本市の人口分布をみると、市街地地域が約 86%を占めています。

一方で市街地地域の郊外部及び総合支所管内においては、人口密度が低く、拠点が点在しており、今後、この傾向はさらに進行していくことが予想されます。

このような状況下で公共交通を維持・確保するためには、市内の拠点周辺や利便性の高い公共交通沿線に居住を誘導する等、まちづくりと連動した公共交通体系の再構築と併せて、拡大する交通不便地域への対応が必要となります。



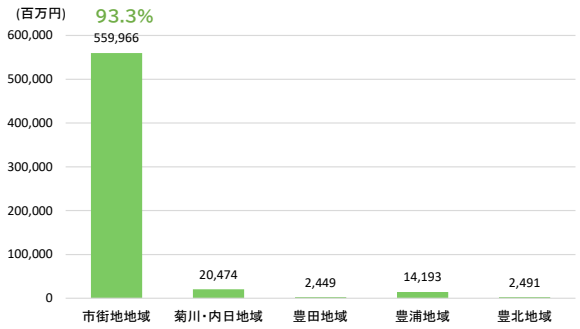

資料：R2 国勢調査（500m メッシュ）

図 2.4　人口分布（令和 2 年（2020 年））

**【参考】 市街地地域における高い機能集積**

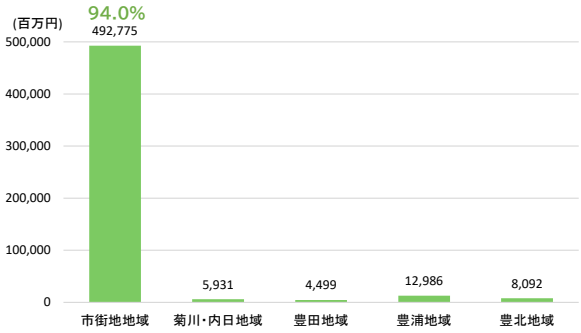
地域別の製造品出荷額および商業販売額は、市街地地域がいずれも約９割以上となっています。

都市拠点を有し、既存の都市基盤が整った市街地地域を中心とし、拠点同士や拠点と地域を道路や公共交通ネットワークでつなぐことで、地域の生活利便性を高めることが必要となります。




資料：下関市「統計しものせき（地区別）」（R2 年 6 月時点）

図 2.5地域別製造品出荷額




資料：下関市「統計しものせき（地区別）」（H26）

図 2.6地域別商業販売額

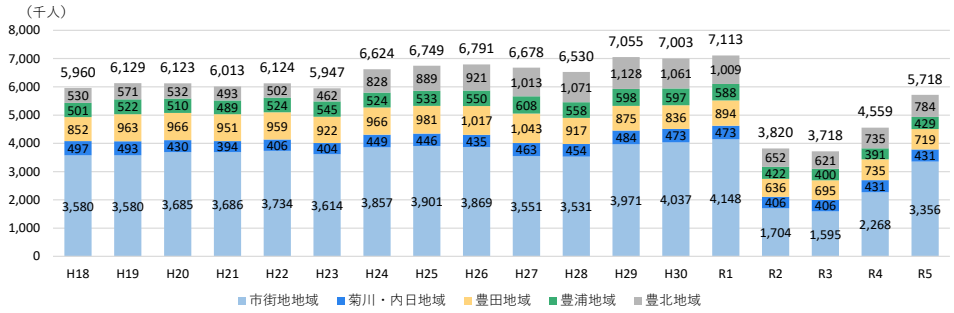
**【参考】 人口減少、少子化に伴う学校再編**

少子化等に伴う学校の小規模化が進む中、将来にわたって義務教育の教育水準の維持・向上を図り、よりよい教育環境を実現することを目的とし、「下関市立学校適正規模・適正配置基本計画（第３期計画期間：令和２年度～令和６年度）」を策定しています。

また、高等学校についても同様に、統合等の動きがみられており、児童・生徒の移動手段の維持・確保が必要となっています。

## （3）観光需要の動向

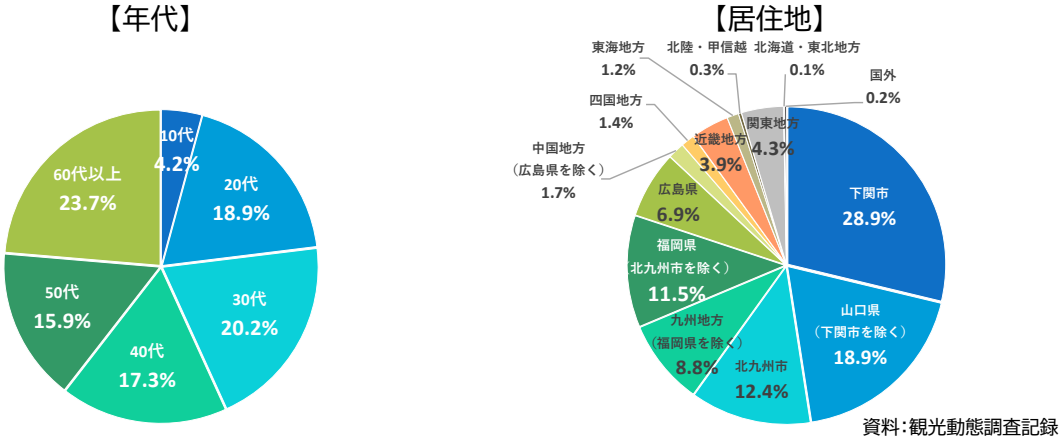
本市の観光客数は、新型コロナウイルス感染症による落ち込みから回復傾向にあり、今後も増加が見込まれます。




資料：下関市 HP「令和 5 年の下関市観光客数・宿泊客数について」

図 2.7　下関市内の観光客数の推移

本市を訪れる観光客は、60 代以上が最も多く、約 2 割を超えています。また、日帰り圏内と考えられる中国・九州地方から来られる観光客が約 6 割となっています。

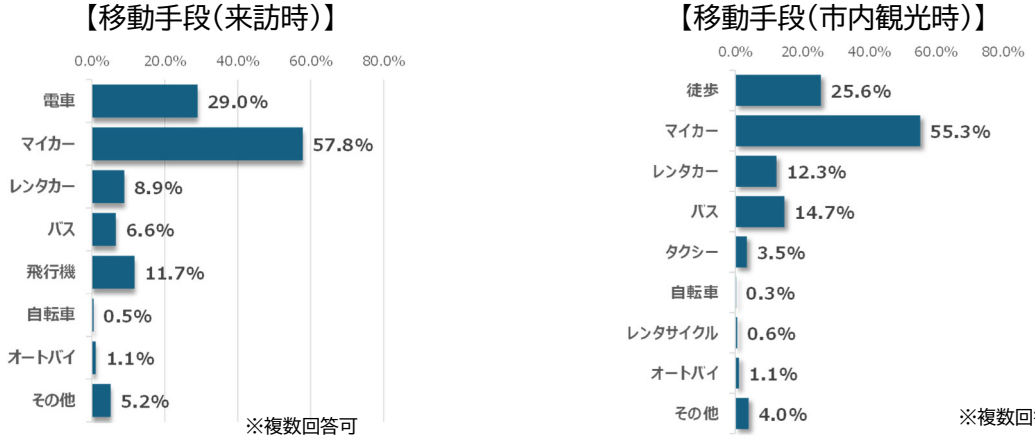



資料：観光動態調査記録

図 2.8　下関市を訪れる観光客の属性

下関市までの来訪手段及び下関市内の移動手段では、「マイカー」が5割以上を占めており、「レンタカー」を含めると 6 割以上を占めています。

来訪者が集中する休日・エリアにおいては、自動車での移動手段が交通渋滞の要因の一部になっていると推察されることから、観光客に対する公共交通機関の利用促進等が必要となります。




資料：R05 下関市観光動態調査業務調査報告書

図 2.9　下関市を訪れる観光客の移動手段

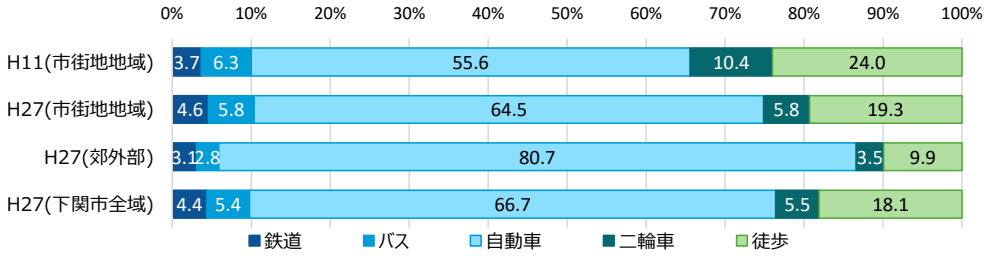
# 2.公共交通の現状と課題

## (1) 自動車に過度に依存した暮らし(モータリゼーションの進展)

### 1) 自動車利用への依存傾向

平成 11 年と平成 27 年の交通手段分担率の変化をみると、鉄道の分担率は増加したものの、バスは減少しており、自動車利用への依存傾向が高まっています。

この傾向は、郊外部においてさらに顕著であり、約 8 割が自動車利用となっています。

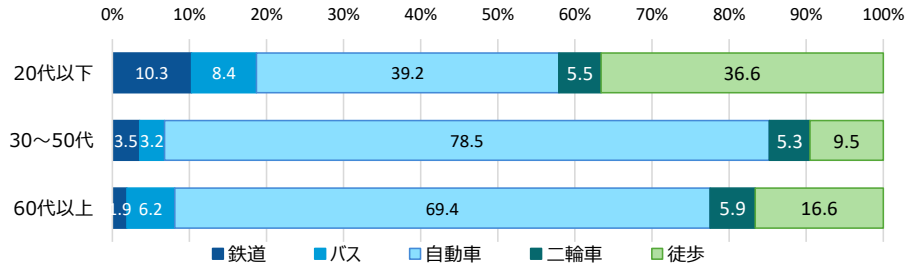



資料:平成 11 年全国都市 OD 調査、H27 下関市パーソントリップ調査

図 2.10　代表交通手段分担率の変化

年齢階層別にみても、自動車の分担率は、20代以下が約 4 割であるのに対し、30～50 代が約 8 割、60 代以上についても約 7 割が自動車利用となっています。

60 代以上が高い自動車依存にある一方、バス利用については 30～50 代より分担率が高くなっており、公共交通への転換可能性が考えられます。



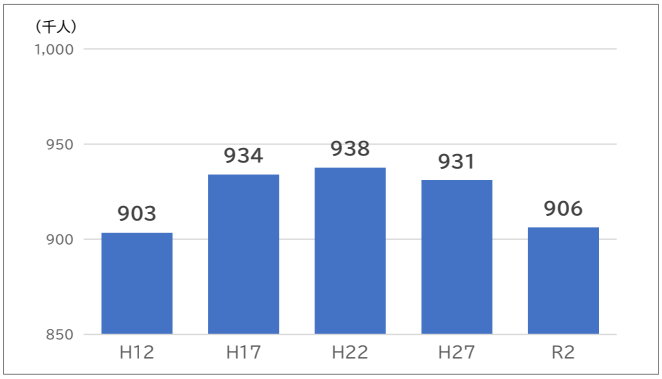

資料:H27 下関市パーソントリップ調査

図 2.11　年齢階層別代表交通手段分担率

公共交通への転換可能性が高い高齢者に対する公共交通の利用促進を図り、まちづくりの動向に合わせて、自動車に依存しなくても移動できる環境づくりが必要となります。

## 2）高齢化に伴う免許返納者の増加

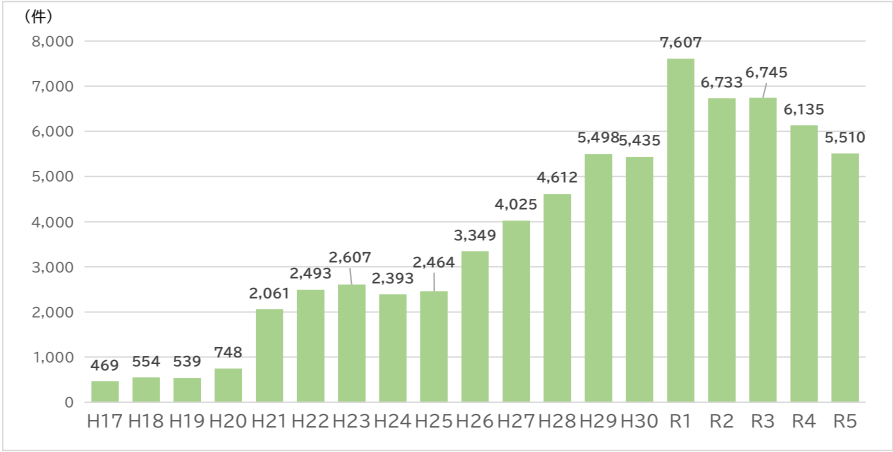
山口県内の運転免許保有者数は平成22年までは増加傾向にありますが、それ以降は減少傾向となっています。




資料：警察庁 HP／運転免許統計-補足資料 1

図 2.12　運転免許保有者数の推移

山口県内の高齢者（65 歳以上）の免許証の返納件数は、近年特に増加傾向にあり、平成 25 年から令和元年にかけて約 5,000 件増加しています。




資料：警察庁 HP／運転免許統計（H17～R5）

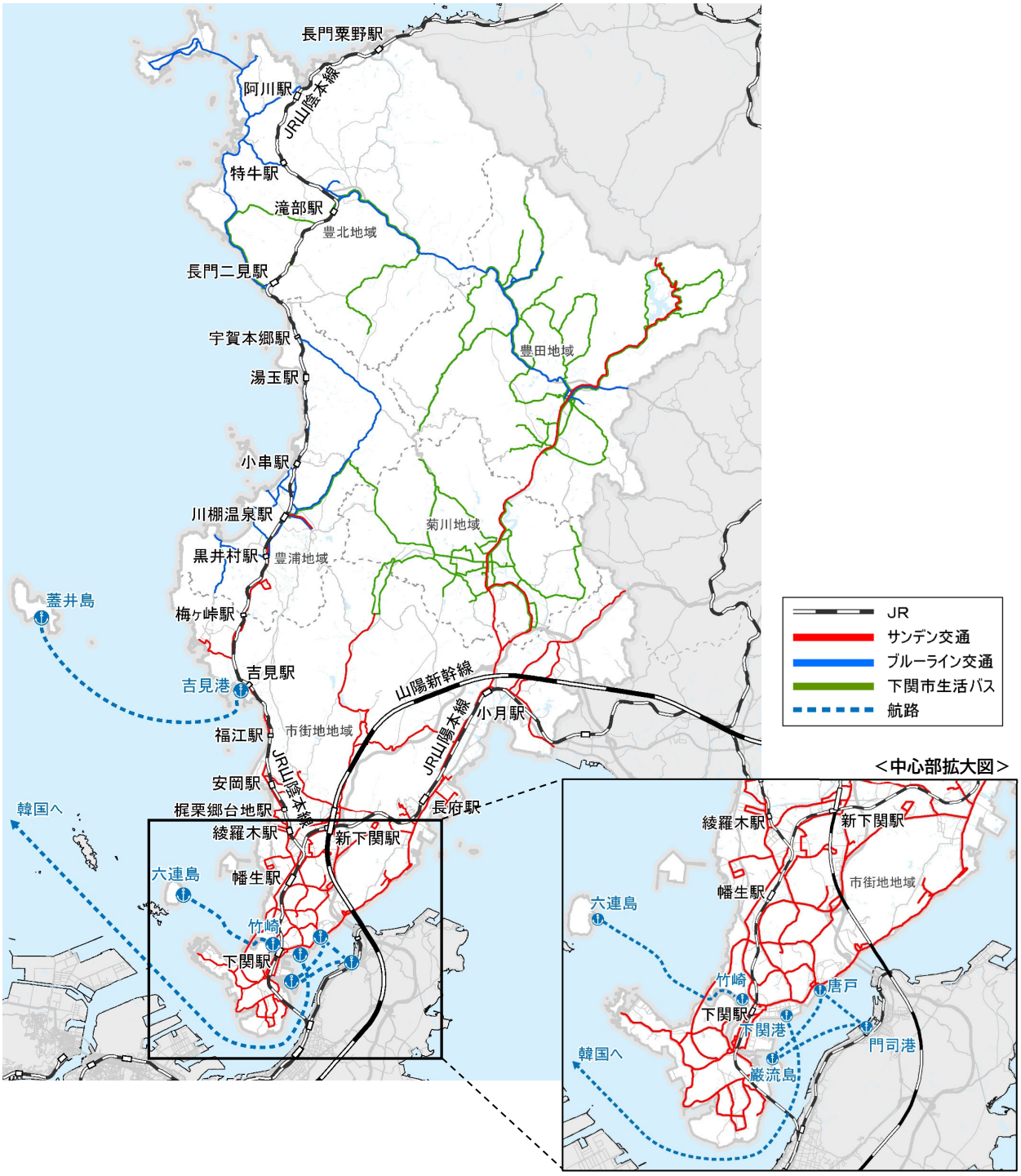
図 2.13　山口県内の高齢者免許証返納件数の推移

高齢化が進行しても、安全な移動を確保するため、公共交通の利便性向上と利用促進が必要となります。

## （2）公共交通利用の減少

### 1）下関市の公共交通ネットワーク

鉄道は瀬戸内海に沿った JR 山陽本線と JR 山陽新幹線、日本海側で本市の南北を結ぶ JR 山陰本線があります。路線バスは市内の全域で運行しており、菊川地域・豊田地域・豊北地域では市が生活バスを運行しています。航路は門司港、六連島、蓋井島、巌流島へ就航しており、韓国への国際航路も有しています。

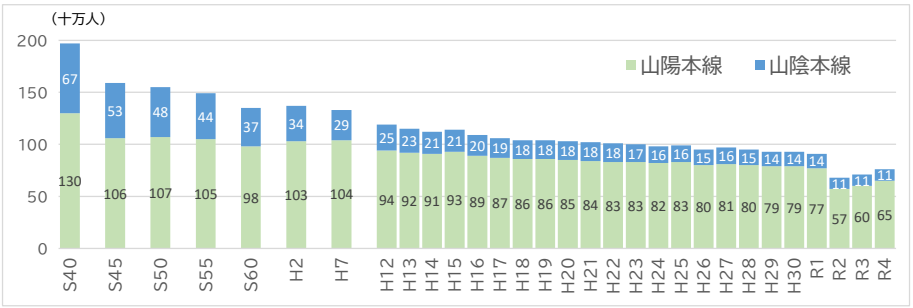



資料：R4 鉄道データ（国土数値情報）、下関市都市計画基礎調査結果（令和4年度）、
下関市生活バス HP、下関港 HP、関門汽船株式会社 HP

図 2.14　下関市の公共交通ネットワーク

## 2）鉄道利用者数

鉄道利用者数は、昭和 40 年以降大幅に減少していますが、平成 17 年以降は JR 山陽本線、JR 山陰本線のいずれも横ばい傾向にあります。

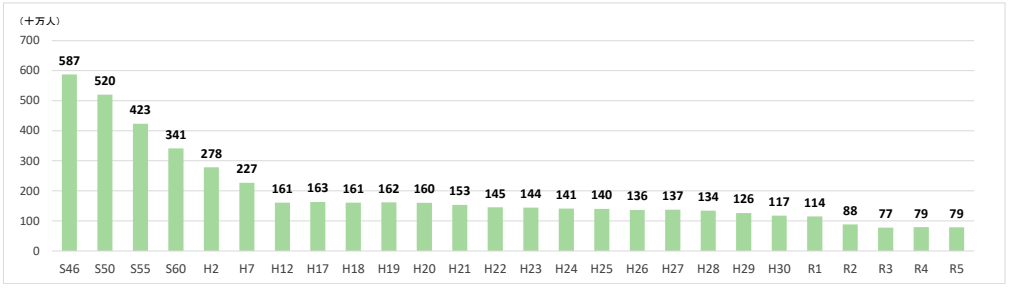



資料：山口県統計年鑑　鉄道乗車人員　駅別　令和 4 年

図 2.15　鉄道輸送人員の推移

## 3）路線バス利用者数

路線バスの利用者数は、昭和 46 年から平成 12 年にかけて大幅に減少し、平成 12 年以降は微減傾向が続いています。

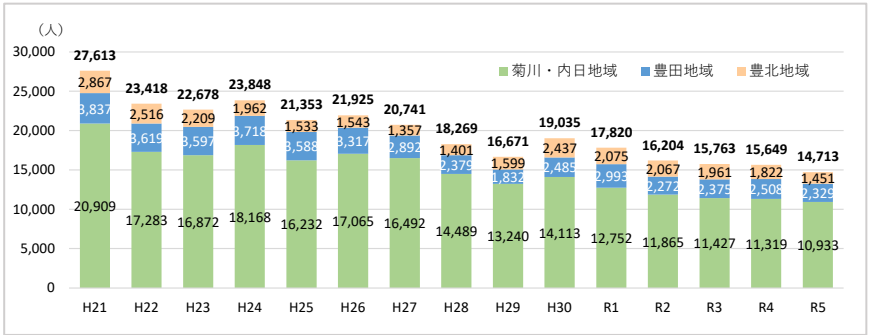



資料：下関市による集計（サンデン交通のみ）

図 2.16　路線バス輸送人員の推移

## 4）生活バス利用者数

生活バスの全体の利用者数は、平成 21 年以降減少傾向にあり、いずれの地域も減少しています。



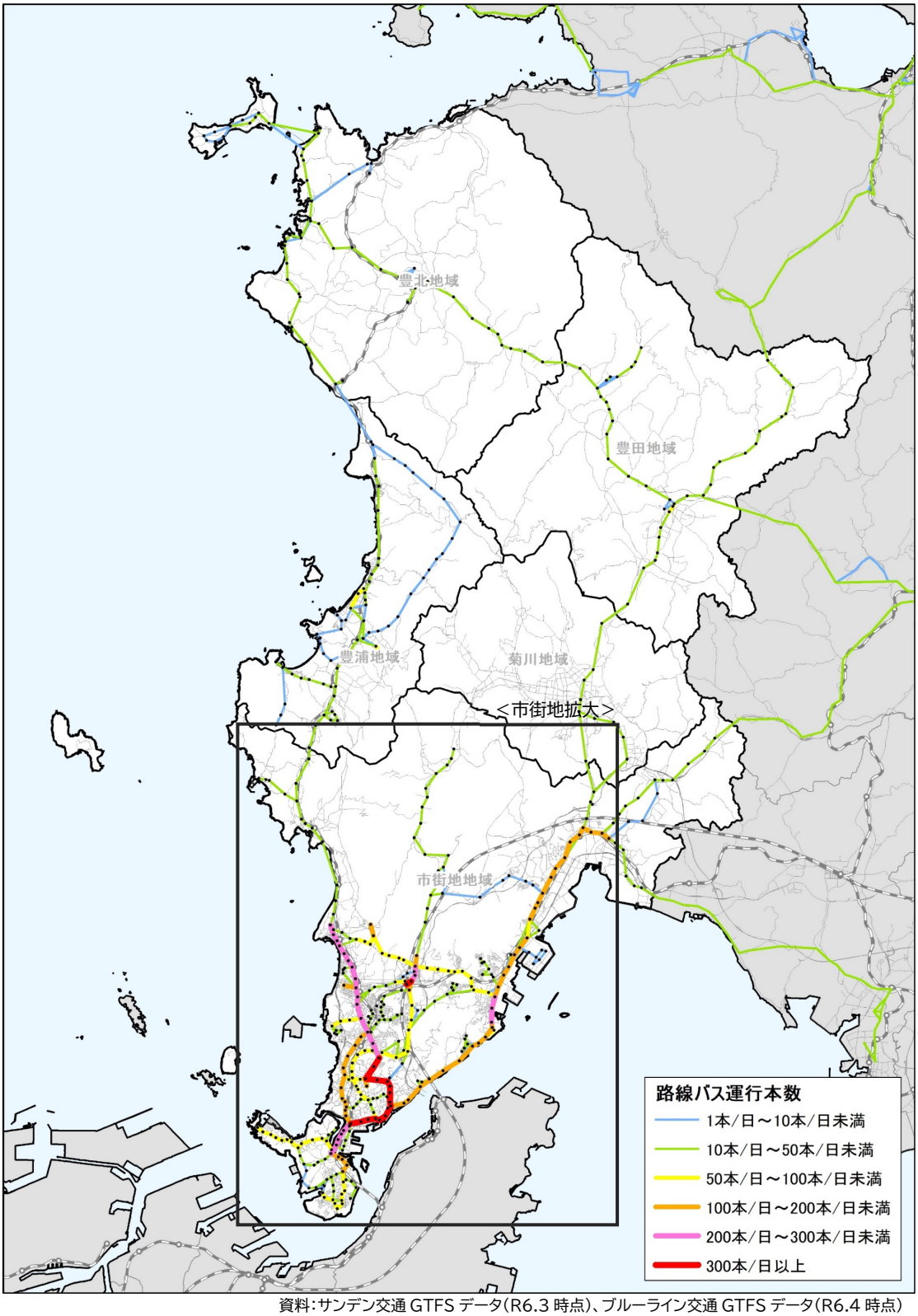

資料：下関市地域公共交通協議会資料

図 2.17　生活バス利用者数の推移

### 5）路線バス運行本数

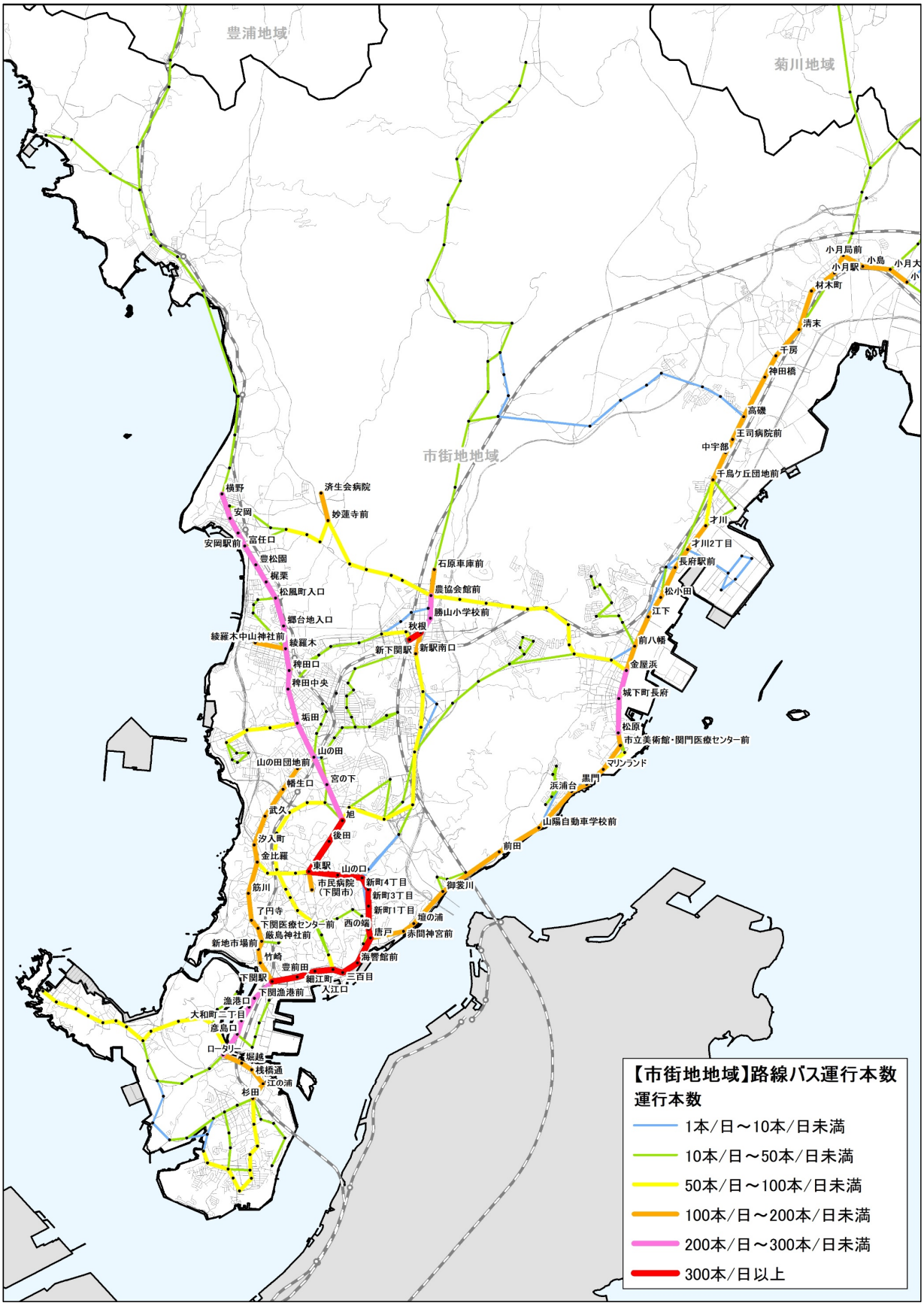
下関駅から唐戸・東駅ルートが1日 300 本以上の運行があり最も多く、山陽方面、山陰方面、彦島方面にそれぞれ1日 100 本以上の運行があります。

また、市域をまたいで隣接市を結ぶ路線バスも1日 10 本以上運行されています。利用ニーズやまちづくりと連動した路線の維持・確保が必要となります。




資料：サンデン交通 GTFS データ（R6.3 時点）、ブルーライン交通 GTFS データ（R6.4 時点）

図 2.18　路線バス運行本数（平日）

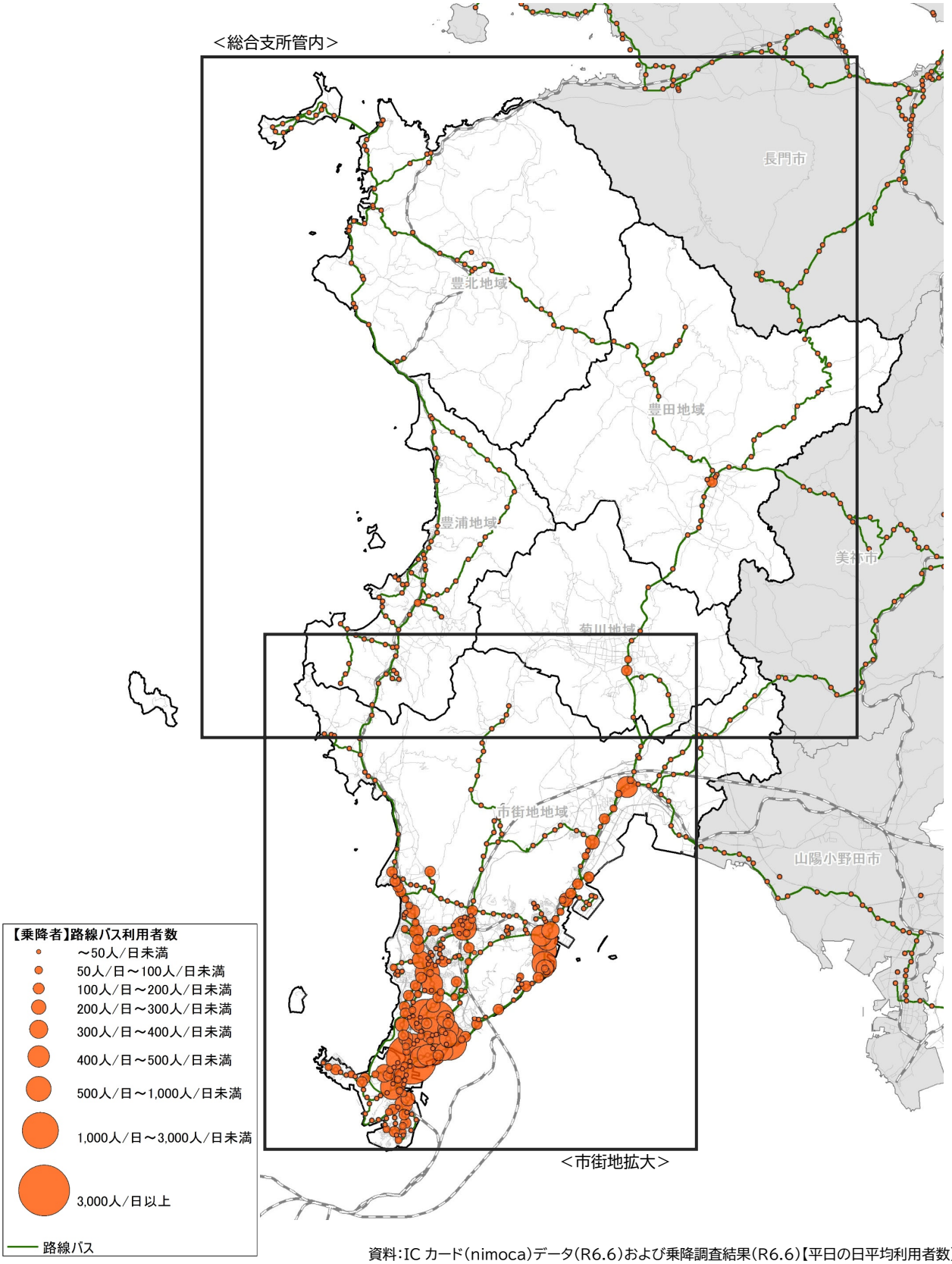



資料：サンデン交通 GTFS データ（R6.3 時点）、ブルーライン交通 GTFS データ（R6.4 時点）

図 2.19　路線バス運行本数（平日）（市街地拡大）

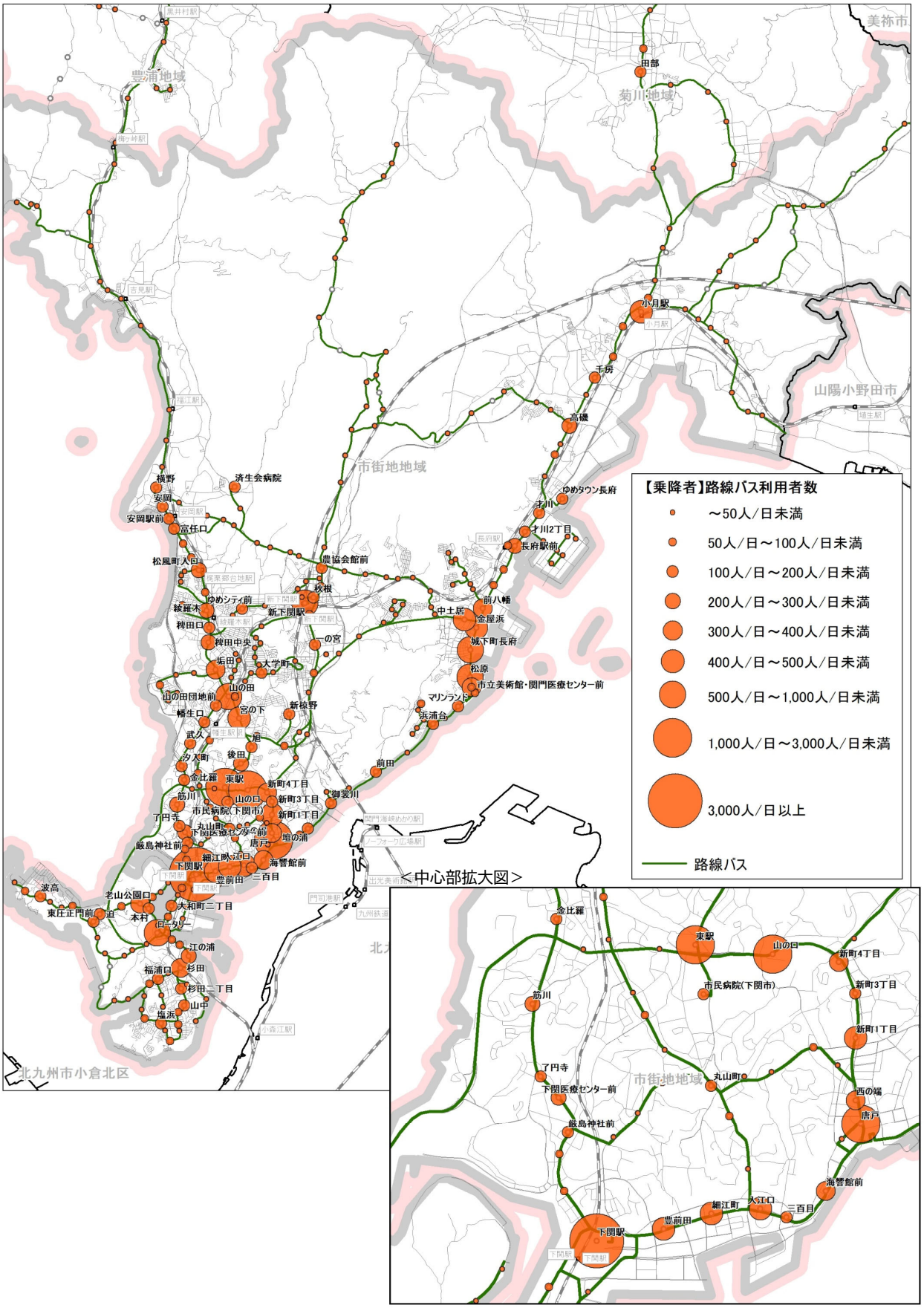
## 6）バス停別利用者数

市街地地域においては、バス利用者数が多く、特に交通結節点となる下関駅や新下関駅、小月駅、東駅等を中心とした利用がみられます。




資料：IC カード（nimoca）データ（R6.6）および乗降調査結果（R6.6）【平日の日平均利用者数】

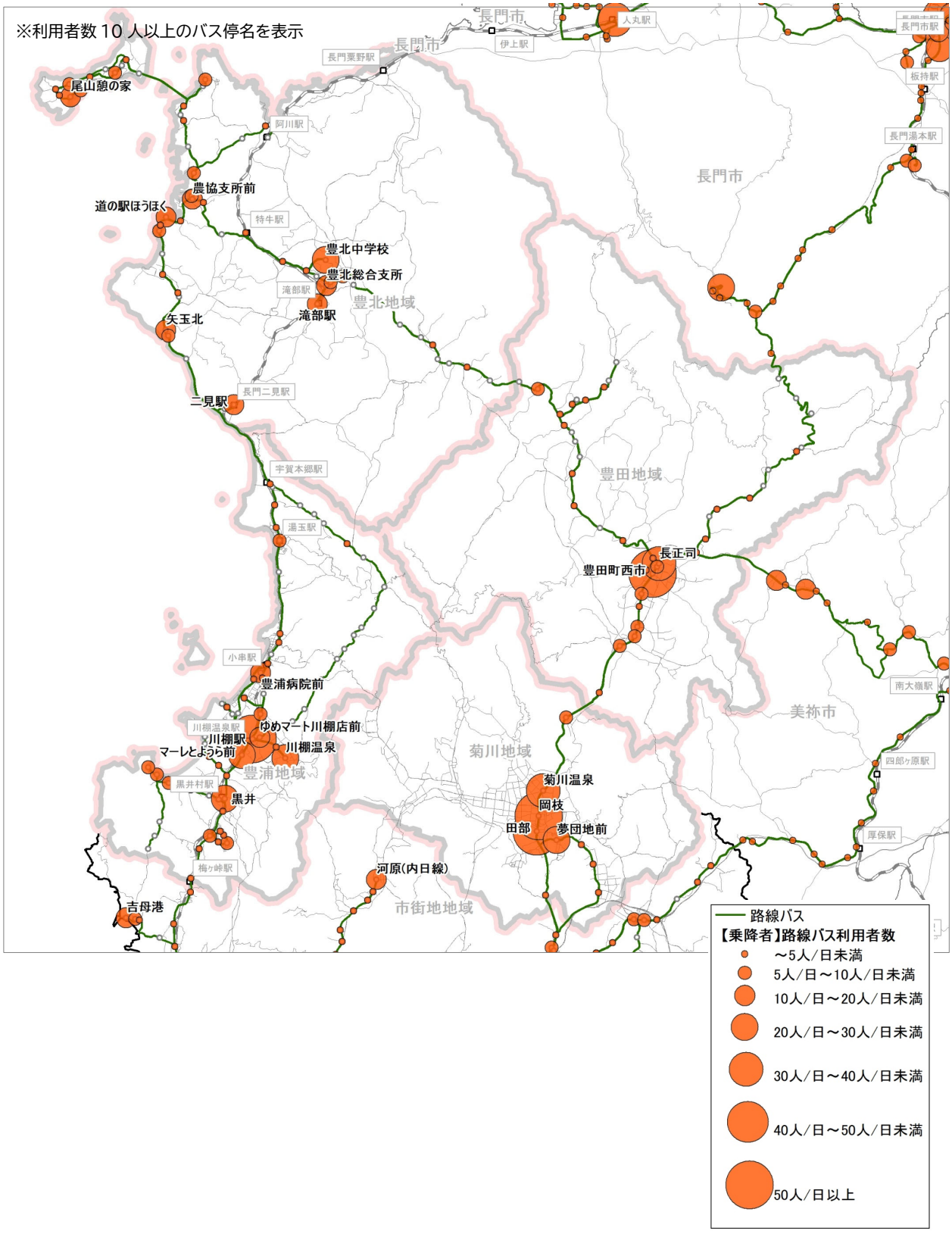
図 2.20　バス停別利用者数（平日）




資料：IC カード（nimoca）データ（R6.6）および乗降調査結果（R6.6）【平日の日平均利用者数】

図 2.21　バス停別利用者数（平日）（市街地拡大）

総合支所管内においても、各地域の拠点においてバス利用がみられます。




資料：IC カード（nimoca）データ（R6.6）および乗降調査結果（R6.6）【平日の日平均利用者数】

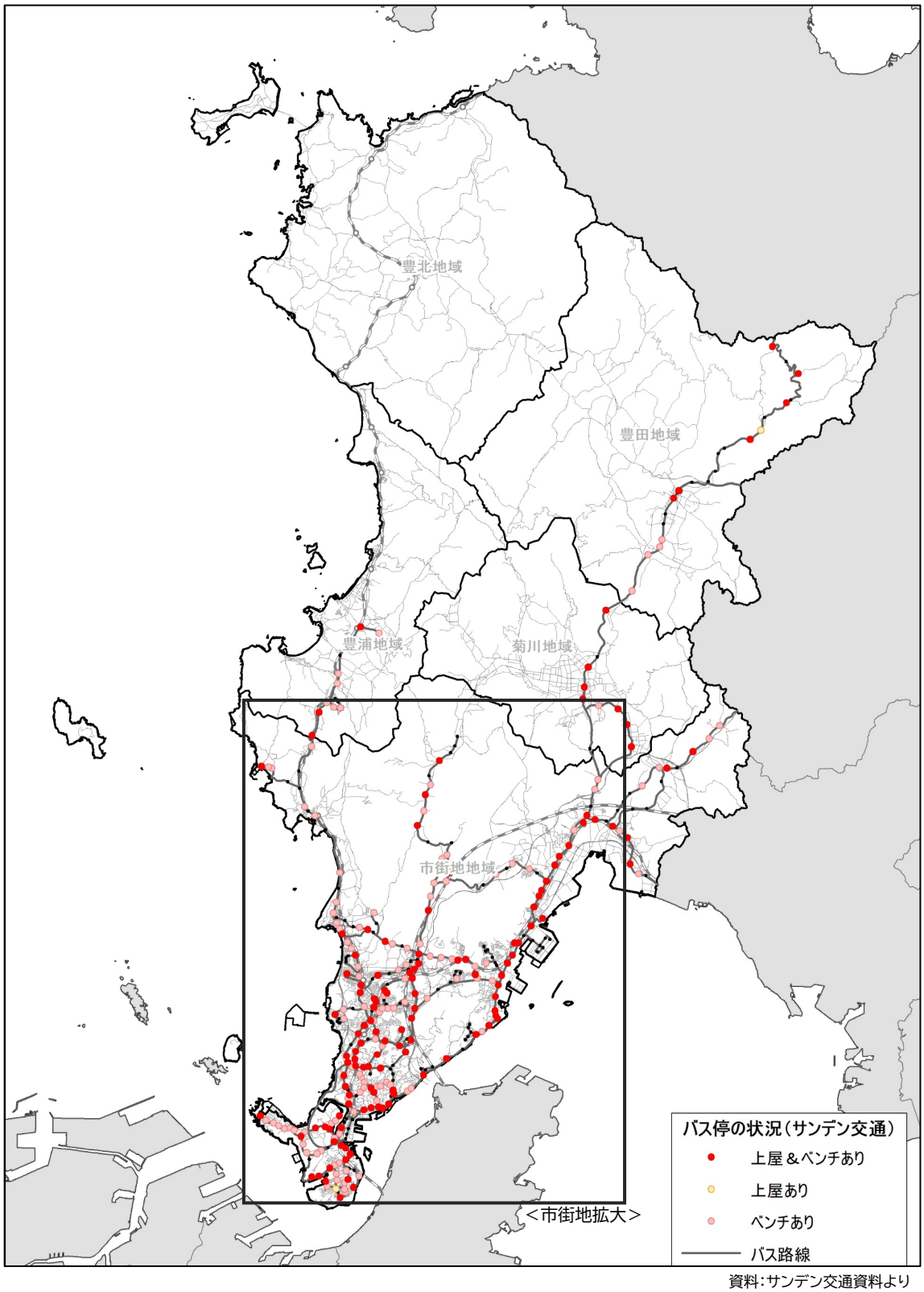
図 2.22　バス停別利用者数（平日）（総合支所管内）

## 7) 利用環境

### ① 上屋・ベンチ等

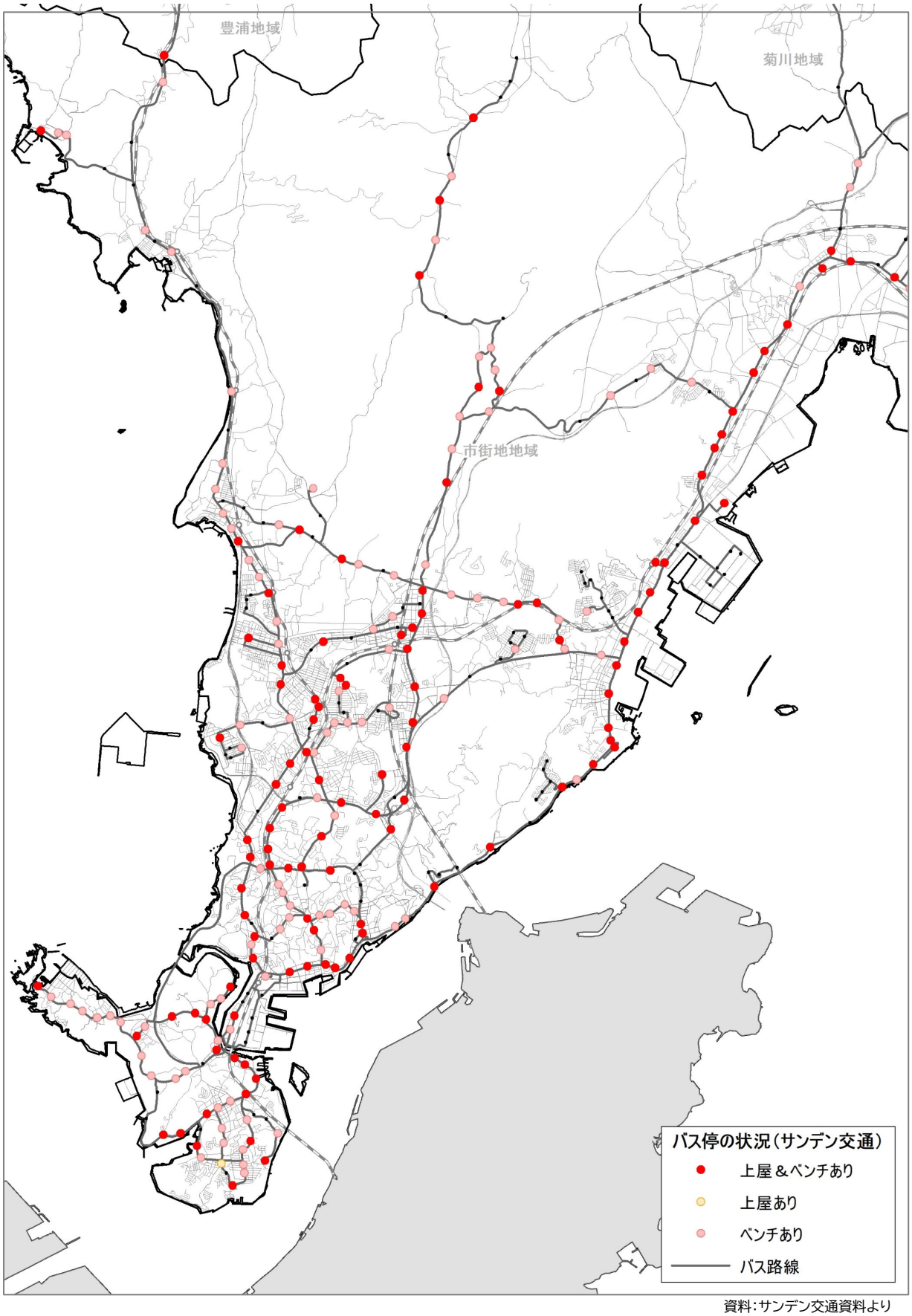
主要路線においては、バス停にベンチが比較的設置されており、中心市街地においては、上屋付きのバス停もみられます。

全バス停に対する整備率は、上屋付きのバス停は約 26%、ベンチありのバス停が約 85%となっています。




資料：サンデン交通資料より

図 2.23　上屋・ベンチの設置状況（サンデン交通）




資料：サンデン交通資料より

図 2.24　上屋・ベンチの設置状況（サンデン交通）（市街地拡大）

## ②　デジタル技術の活用

### ■スマートフォンアプリ等

路線バスの時刻や乗換が検索できる「もくいく」、乗りたいバスの位置情報や経由地を調べられる「PINA」、バス路線登録で簡単に時刻検索ができる「楽 PINA」などのスマートフォンアプリが導入されています。




資料：サンデン交通 HP より

図 2.25　スマートフォンアプリ等の導入

各バス停には、『QR コード』が描かれたステッカー・時刻表を設置しており、携帯電話等のバーコードリーダー（読み取り機能）を使えば、利用バス停にこれから到着するバスの行き先や通過予定時刻が表示されます。




資料：サンデン交通 HP より

図 2.26 「もくいく」バスロケーションシステムの導入

■デジタルサイネージ

下関駅、東駅、山の田、城下町長府、小月駅のバス停で、『デジタルサイネージ』を設置しています。

この画面上には「バスの系統番号・行き先」「発車予定時刻」「のりば」「主な経由地」が表示されます。




資料：サンデン交通 HP より

図 2.27　デジタルサイネージの設置

## ③　IC カード

サンデン交通では、バス車内での運賃支払いに「nimoca」をはじめ「Suica」「PASMO」「ICOCA」「SUGOCA」等各種全国相互利用対応の交通系 IC カードが使えます。

また、バス車内や IC カード取扱窓口でのチャージにも対応しています。

令和 6 年時点の IC カードの普及率は約 77%となっており、取得データは今後の路線の検討等に活用されます。また、交通系 IC カードではないキャッシュレス決済も普及が進んでおり、利便性向上のため、将来的な導入も検討されています。




資料：サンデン交通 HP より

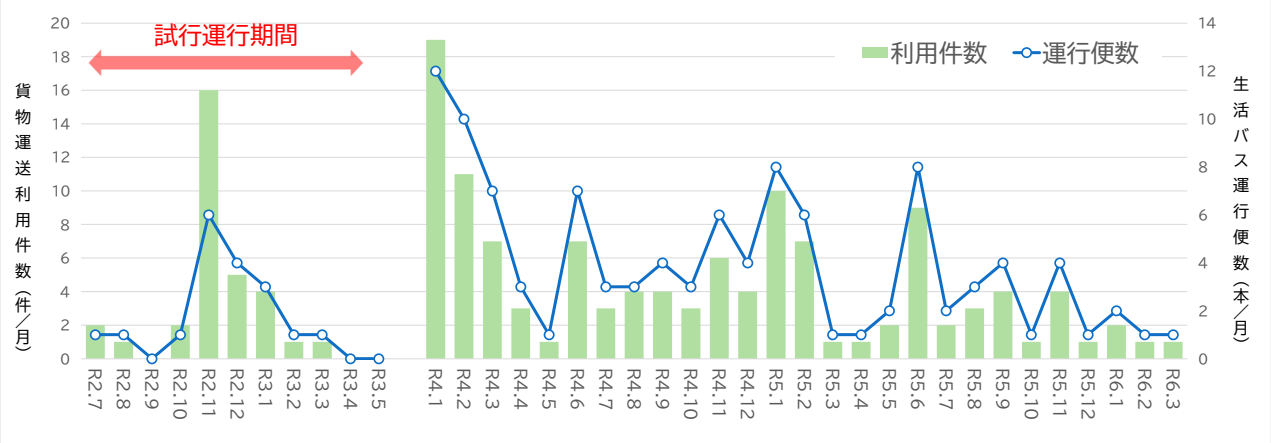
図 2.28　IC カードの対応状況
（サンデン交通）

今後も路線バスの利便性向上に向け、これら既存サービスの周知・拡大と、必要に応じた新たなサービス導入の検討が必要となります。

**【参考】 貨客混載輸送の実施**

菊川地域の生活バスのうち、予約制である「樋ノ木・保木線」で貨客混載事業が実施されています。

令和２年７月～令和３年５月の試行運行を経て、令和４年１月より本格運行をしています。多い月では１ヶ月で 10 件以上、８本以上の便で貨客混載が利用されています。




資料：下関市

図 2.29少量貨物有償運送（貨客混載）利用実績の推移

**【参考】 各種料金サービスの実施**

下関市や交通事業者では、公共交通の利用促進を図ることを目的に、利用者の負担軽減となる各種料金サービスを実施しています。




図 2.30どこでもおでかけクーポン券

（下関市のバス・タクシーで使える
クーポン券 100 円×10 枚を配布）




図 2.31こども 50 円バス

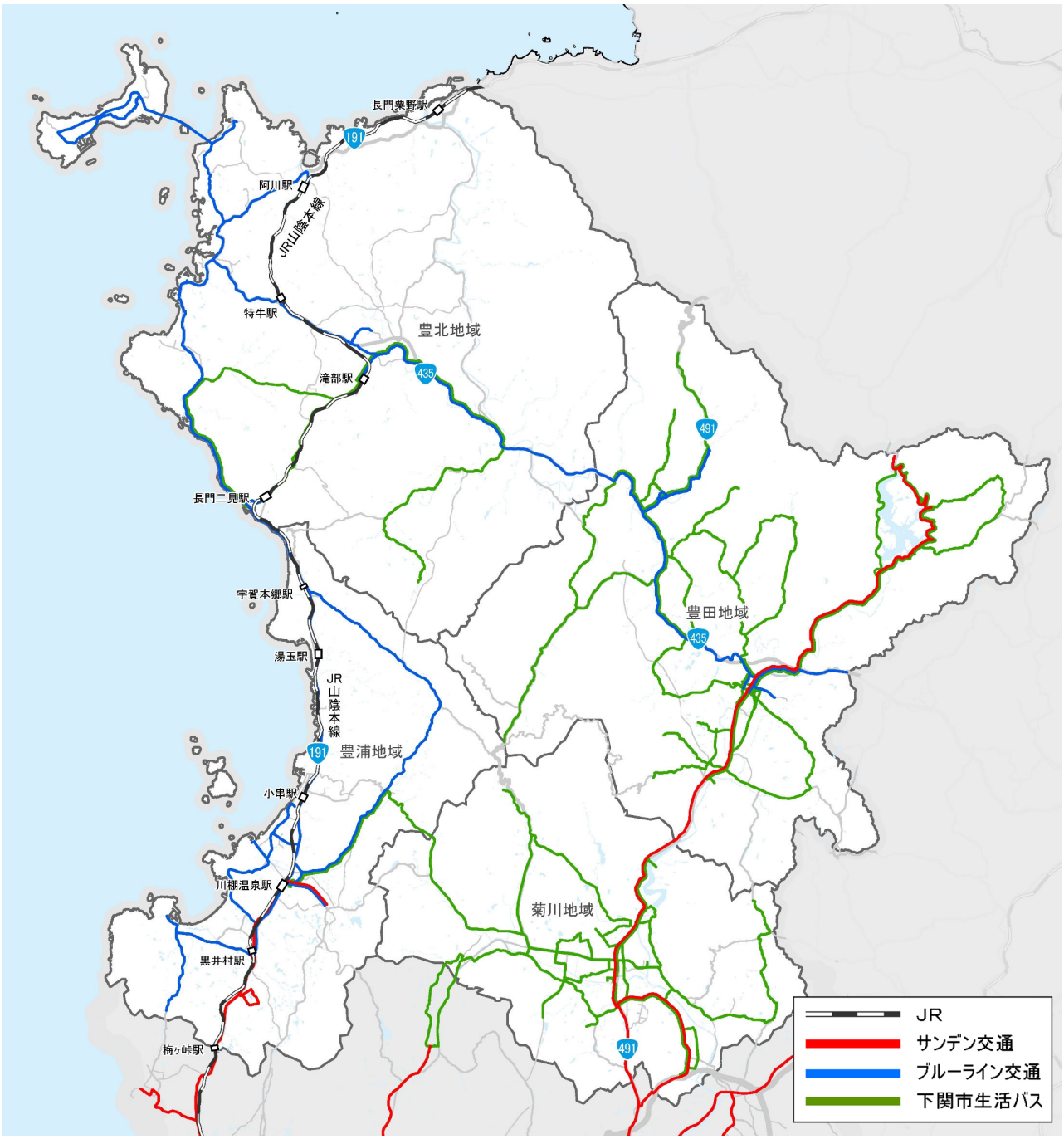
（サンデン交通では、夏休み期間中、
小学生１乗車 50 円）

## （3）多様な公共交通サービス事業者の存在

### 1）路線バスと生活バスによる運行サービス

生活バスは、菊川地域、豊田地域、豊北地域の 3 地域で運行されています。なお、豊浦地域は、菊川地域の生活バスが川棚温泉駅まで連絡しています。

路線バスと重複する一部区間においては、生活バスのバス停や乗降場所を調整しながら運行を行っています。



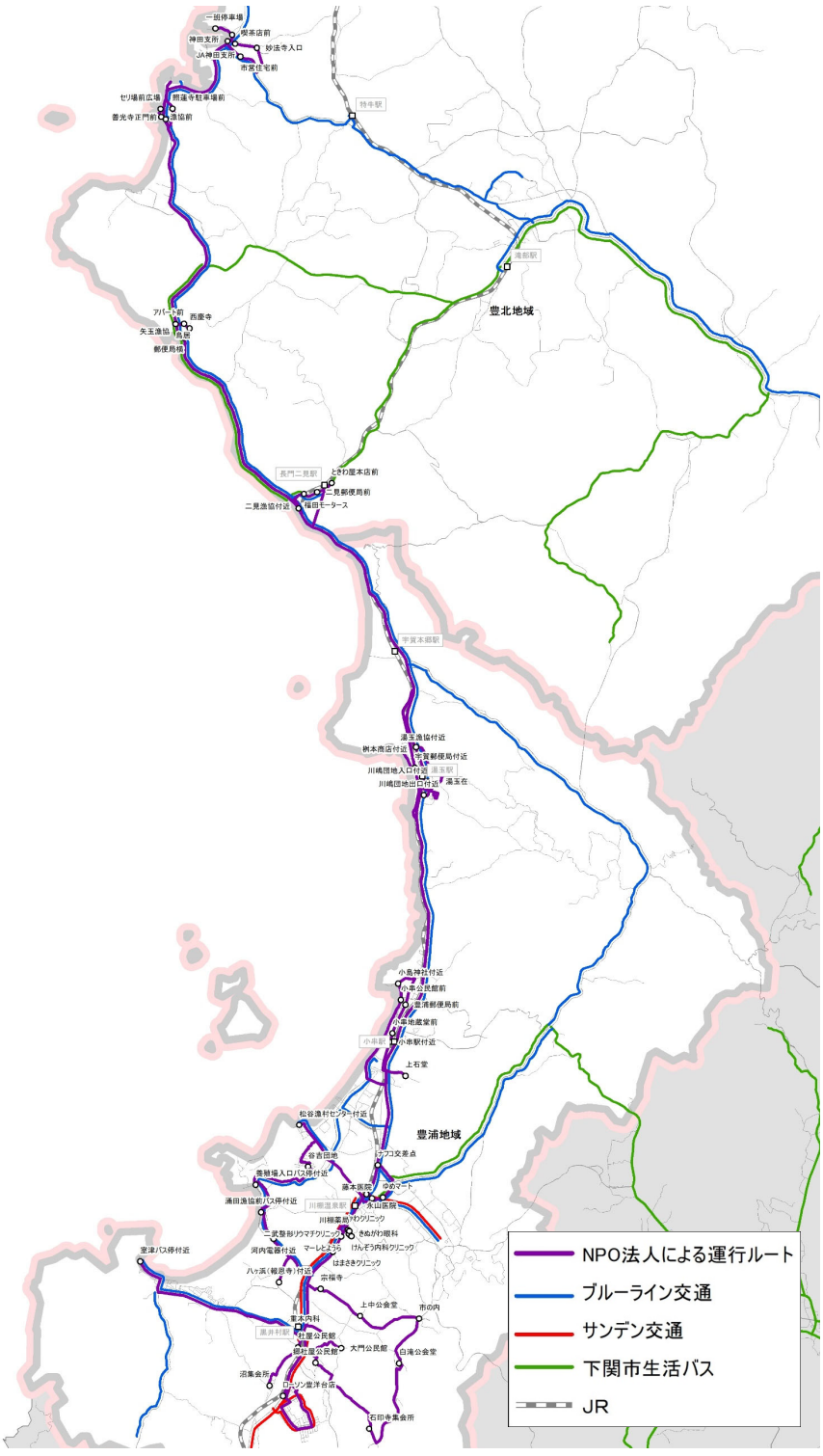

資料：R4 鉄道データ（国土数値情報）、
下関市都市計画基礎調査結果（令和4年度）、下関市生活バス HP、
下関港 HP、関門汽船株式会社 HP

図 2.32生活バスの運行ルート

## 2）NPO 法人による運行サービス

豊浦地域においては、NPO 法人による医療機関、商業施設への無料送迎車の運行サービスが6 系統提供されています。

路線バスが運行している区間の一部においては、NPO 法人による運行サービスが系統別に曜日・時間帯を調整しながら運行を行っています。




資料：NPO 法人高齢者にやさしい町づくりネットワーク・豊浦

図 2.33　NPO 法人による運行ルート（豊浦地域・豊北地域）

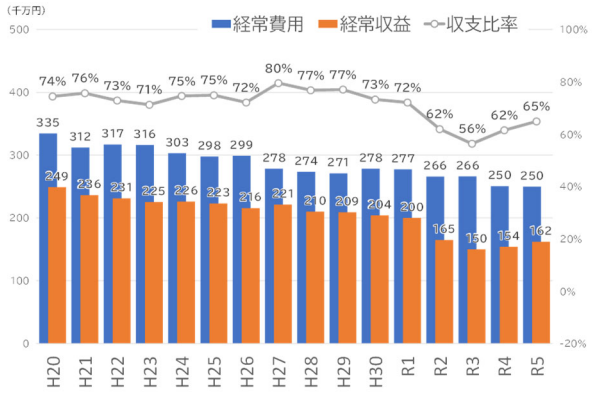
## （4）厳しい経営状況

### 1）収支状況

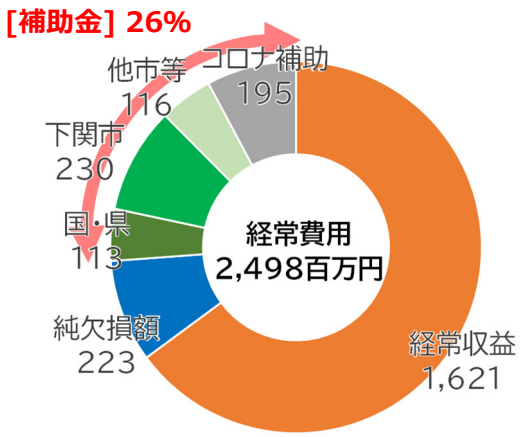
国・県・市等が運行費補助金を毎年支出している状況にある中、サンデン交通の乗合バス事業については経常収益が減少傾向であり、非常に厳しい経営状況となっています。

経常収益は経常費用の約 56～80%で推移しており、純欠損が生じている中、全体の約 26%が補助金となっています。

【サンデン交通（乗合バス）の経営状況】




【令和 5 年度経常費用・補助金内訳】

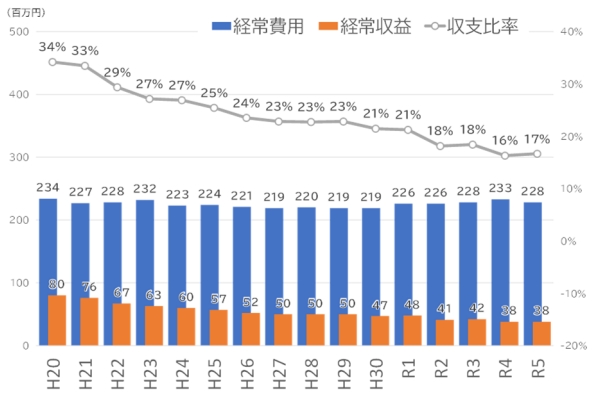



資料：下関市

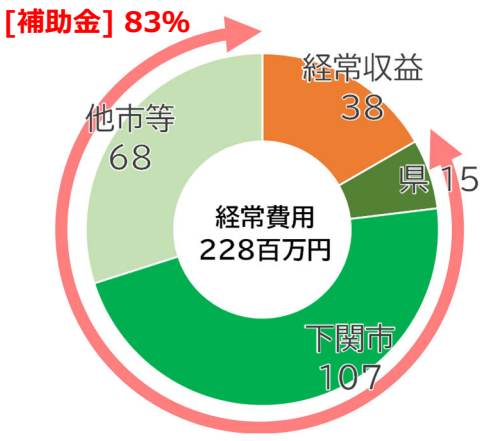
図 2.34　サンデン交通に関する収支状況

ブルーライン交通についても同様に、経常収益は経常費用の約 16～34%で推移しており、全体の約 83%が補助金となっています。

【ブルーライン交通（乗合バス）の経営状況】




【令和 5 年度経常費用・補助金内訳】

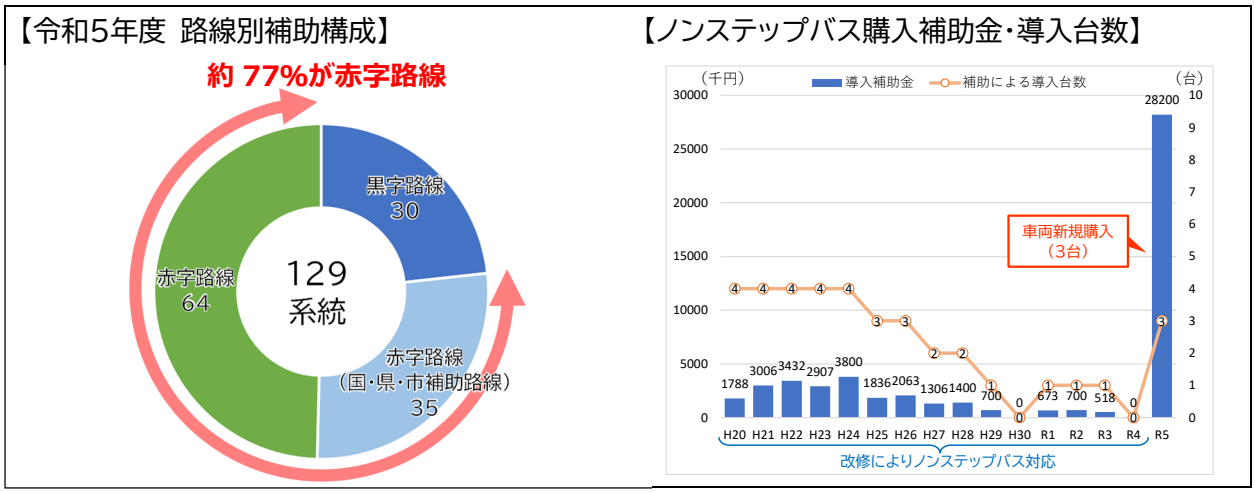



資料：下関市

図 2.35　ブルーライン交通に関する収支状況

サンデン交通における路線別補助構成をみると、約 77%が赤字路線となっており、その内、半数以上は補助金を受けていない赤字の自主運行路線となっています。

車両更新で、ノンステップバス購入にも支援を行っていますが、近年は経費削減の観点から、導入台数を減少させており、それに伴い補助額も減少傾向となっています。




資料：下関市

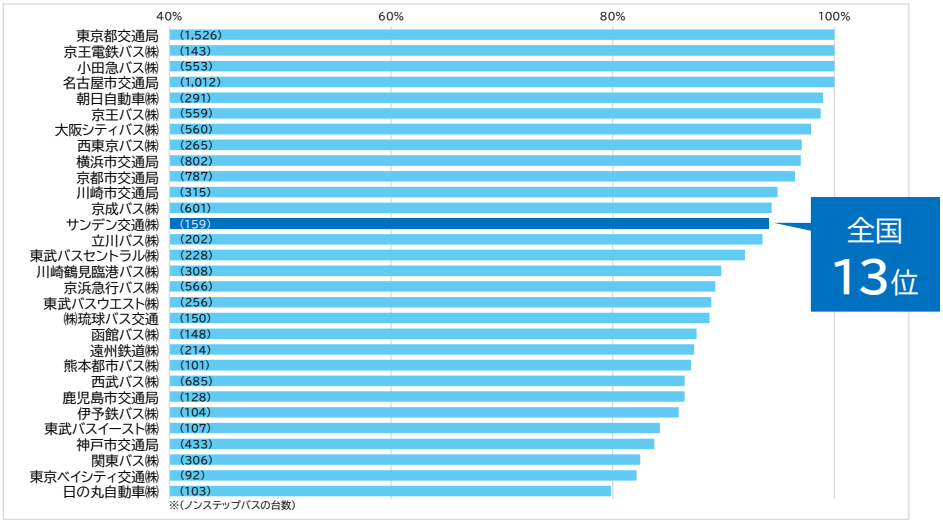
図 2.36　サンデン交通に関する補助金状況

なお、ブルーライン交通については、39 系統あり、赤字により廃止となった系統のうち必要な系統を県市等の補助により運行しています。

**【参考】ノンステップバス導入率**

サンデン交通では、補助によりノンステップバスの導入を進めるとともに、車両更新時においても積極的にノンステップバスの導入を推進し、令和3年度に「ノンステップバスの導入率が高い乗り合いバス事業者」として全国 13 位として公表されています。

なお、令和7年2月にサンデン交通では、一般路線バスのノンステップバスの導入比率が100%となりました。




資料：国土交通省記者発表資料（R4.1.11）

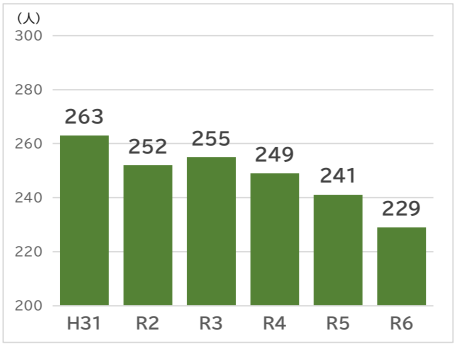
図 2.37　ノンステップバスの導入率

## 2）運転手不足

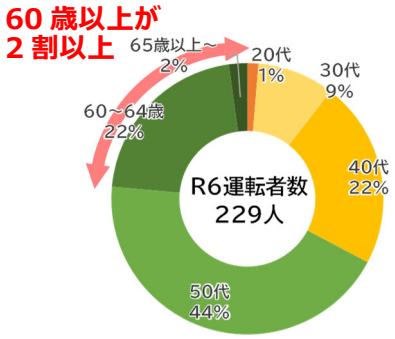
サンデン交通の運転手数は、平成 31 年より減少傾向であり、令和 6 年までに 34 人が減少しています。

また、令和 6 年の運転手の年齢構成は60歳以上が2割を超えており、高齢化が進んでいます。

＜運転手数の推移＞




＜運転手年齢構成＞

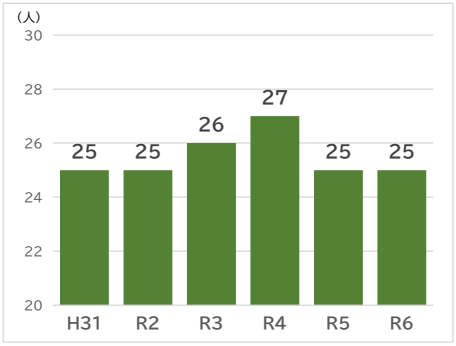



資料：サンデン交通

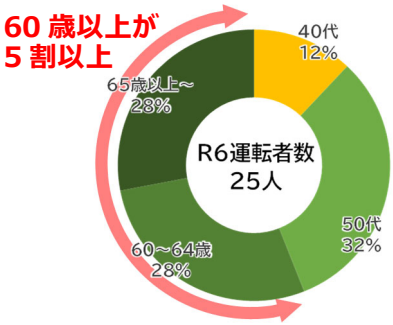
図 2.38　サンデン交通における運転手数及び運転手年齢構成

ブルーライン交通の運転手数は、平成 31 年より 25 人前後で推移しており、運転手数の大幅な増減は見られません。一方で、令和 6 年の運転手の年齢構成は過半数が60歳以上となっており、高齢化が進んでいます。

＜運転手数の推移＞




＜運転手年齢構成＞




資料：ブルーライン交通

図 2.39　ブルーライン交通における運転手数及び運転手年齢構成

## 3）タクシー事業者

市内には、一般タクシー事業者が 15 社、個人タクシー事業者が 32 社運行をおこなっています。

その多くは市街地地域に立地しており、総合支所管内においては、タクシー事業者が少ない状況となっています。

■一般タクシー事業者(R6.4)

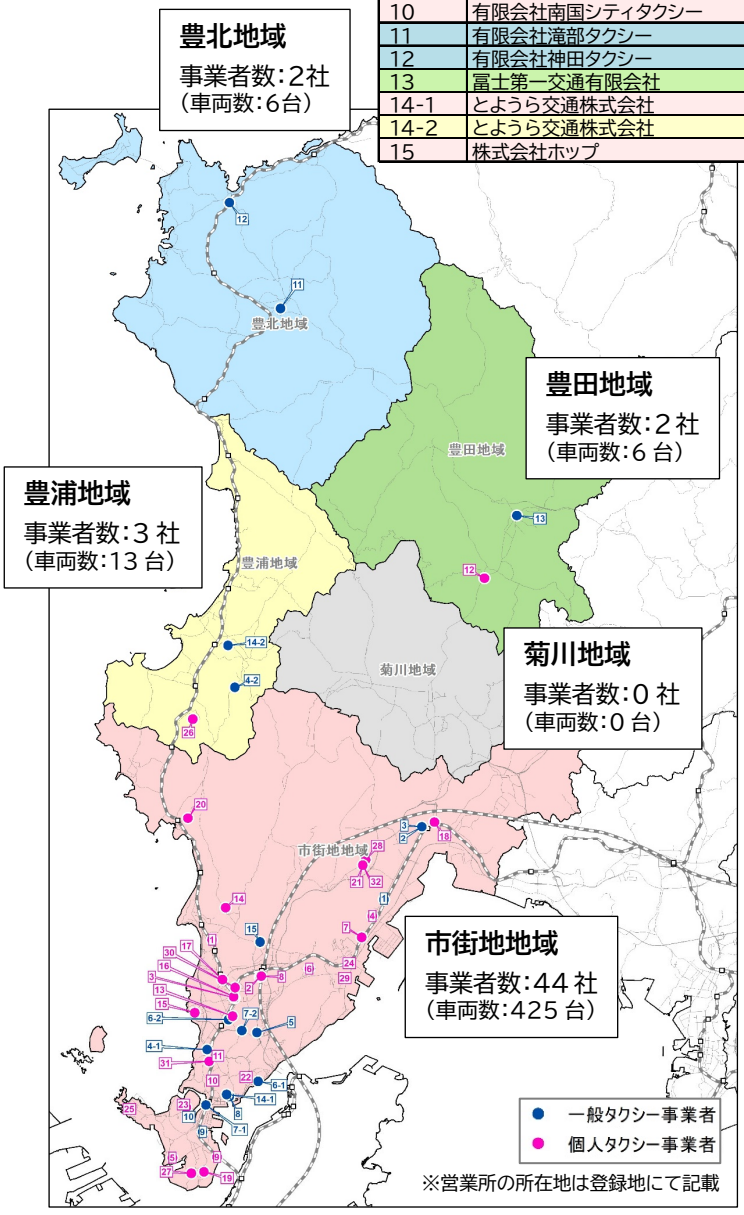
| NO | 事業者名 | 営業所名 | 車両数 |
|---|---|---|---|
| 1 | 有限会社小月自動車 | 本社 | 23 |
| 2 | 丸矢観光株式会社 | 本店営業所 | 12 |
| 3 | 有限会社まさごタクシー | 本店営業所 | 13 |
| 4-1 | 日本交通産業株式会社 | 本社営業所 | 78 |
| 4-2 | 日本交通産業株式会社 | 川棚営業所 | 5 |
| 5 | 下関山電タクシー株式会社 | 本社営業所 | 69 |
| 6-1 | 下関第一交通株式会社 | 本社営業所 | 29 |
| 6-2 | 下関第一交通株式会社 | 下関営業所 | 35 |
| 7-1 | みなとタクシー株式会社 | 本社営業所 | 14 |
| 7-2 | みなとタクシー株式会社 | 宝町営業所 | 22 |
| 8 | 株式会社下関平成タクシー | 本社営業所 | 27 |
| 9 | 株式会社彦島交通 | 本社営業所 | 20 |
| 10 | 有限会社南国シティタクシー | 本店営業所 | 30 |
| 11 | 有限会社滝部タクシー | 本店営業所 | 3 |
| 12 | 有限会社神田タクシー | 本店営業所 | 3 |
| 13 | 富士第一交通有限会社 | 西市営業所 | 5 |
| 14-1 | とようら交通株式会社 | 本社営業所 | 18 |
| 14-2 | とようら交通株式会社 | 川棚営業所 | 7 |
| 15 | 株式会社ホップ | 本社 | 5 |

| | |
|---|---|
| 事業者数 合計 | 15社 |
| 車両数 合計 | 418台 |

■個人タクシー事業者(R6.4)

| NO | 車両数 |
|---|---|
| 1 | 1 |
| 2 | 1 |
| 3 | 1 |
| 4 | 1 |
| 5 | 1 |
| 6 | 1 |
| 7 | 1 |
| 8 | 1 |
| 9 | 1 |
| 10 | 1 |
| 11 | 1 |
| 12 | 1 |
| 13 | 1 |
| 14 | 1 |
| 15 | 1 |
| 16 | 1 |
| 17 | 1 |
| 18 | 1 |
| 19 | 1 |
| 20 | 1 |
| 21 | 1 |
| 22 | 1 |
| 23 | 1 |
| 24 | 1 |
| 25 | 1 |
| 26 | 1 |
| 27 | 1 |
| 28 | 1 |
| 29 | 1 |
| 30 | 1 |
| 31 | 1 |
| 32 | 1 |

| | |
|---|---|
| 事業者数 合計 | 32社 |
| 車両数 合計 | 32台 |

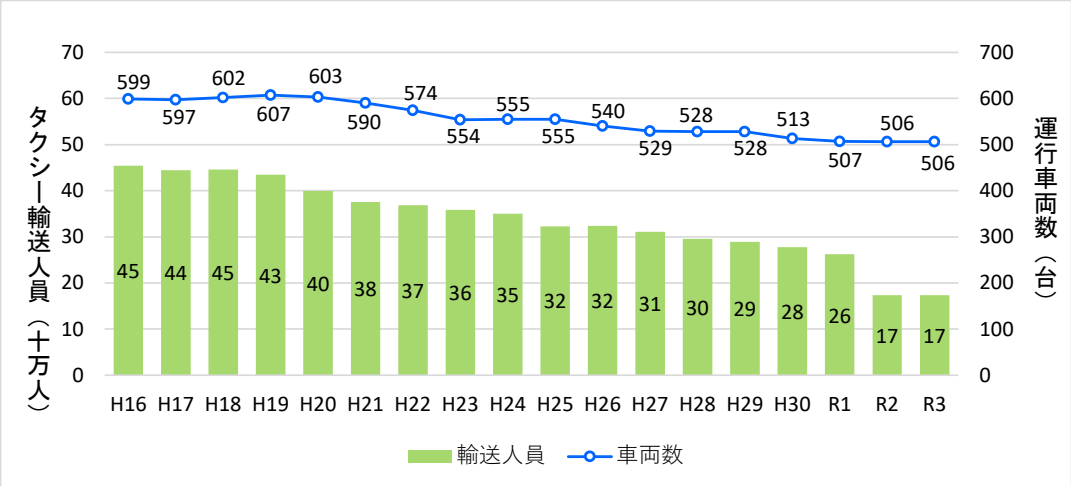



資料:下関市による集計(R6.4.1 時点)

図 2.40　タクシー事業者

## 4）タクシー利用者数

タクシーの利用者数は、平成 16 年から減少傾向にあります。
運行車両数に関しても、同様に平成 16 年から減少傾向にあります。




資料：統計しものせき（C 経済基盤）タクシー・ハイヤーの状況（R3 時点）

図 2.41　タクシー輸送人員と車両数の推移

【参考】 子育てタクシー普及支援事業　　～しもまち BABY タクシー（愛称：ベビタク）～

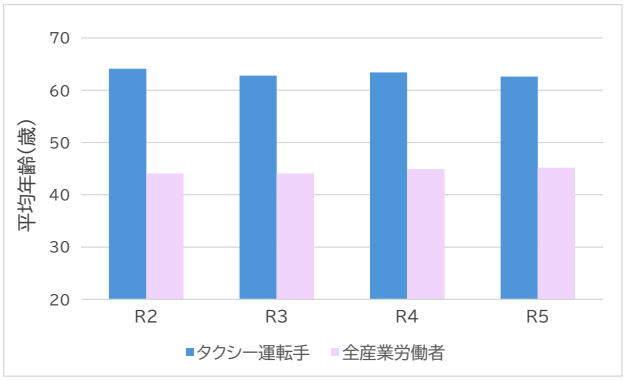
出産時や妊婦健診等の際に、専門研修を受けた認定タクシードライバーが自宅等から病院まで、安全・安心・スピーディーな移動を実現するタクシーアプリです。




図 2.42　しもまち BABY タクシーアプリ

## 5）タクシー運転手の平均年齢

山口県におけるタクシー運転手の平均年齢は 60 歳を上回っており、全産業労働者と比較し、平均年齢が高い傾向にあります。




資料：一般社団法人 全国ハイヤー・タクシー連合会 HP

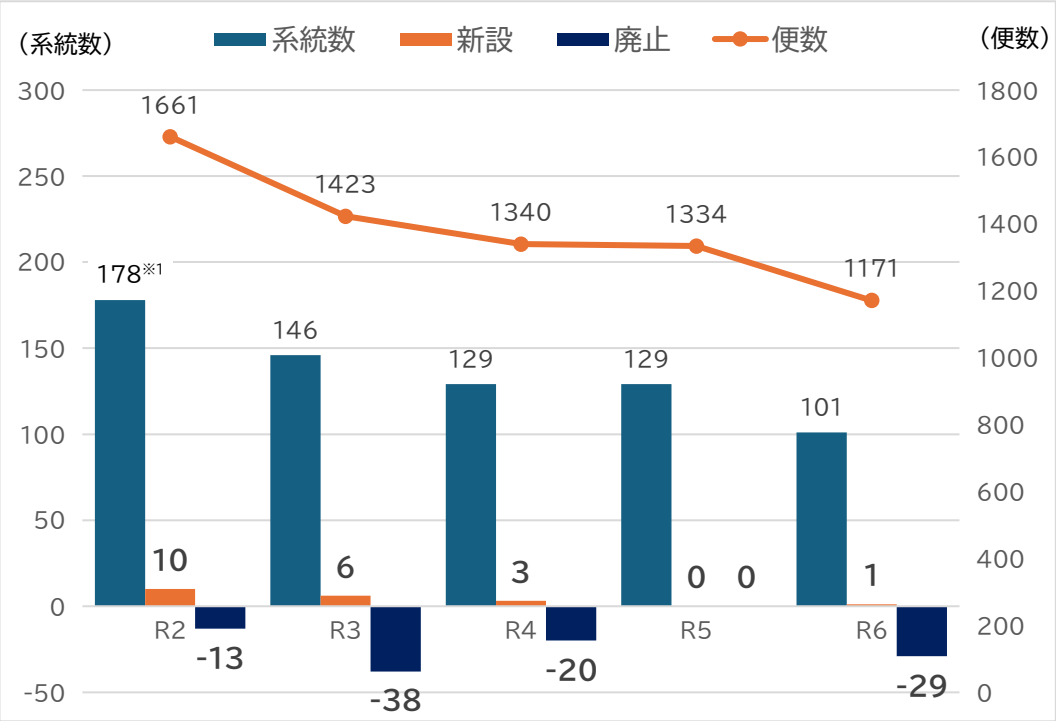
図 2.43　山口県におけるタクシー運転手・全産業労働者の平均年齢

## （5）路線バスの廃止・減便

### 1）路線バスの廃止

厳しい経営状況と利用実態を踏まえ、サンデン交通では路線の新設・廃止を行っています。

直近 5 ヶ年で見ると、新設が 20 系統、廃止が 100 系統となっており、全体として 80 系統、490 便の減少となっています。



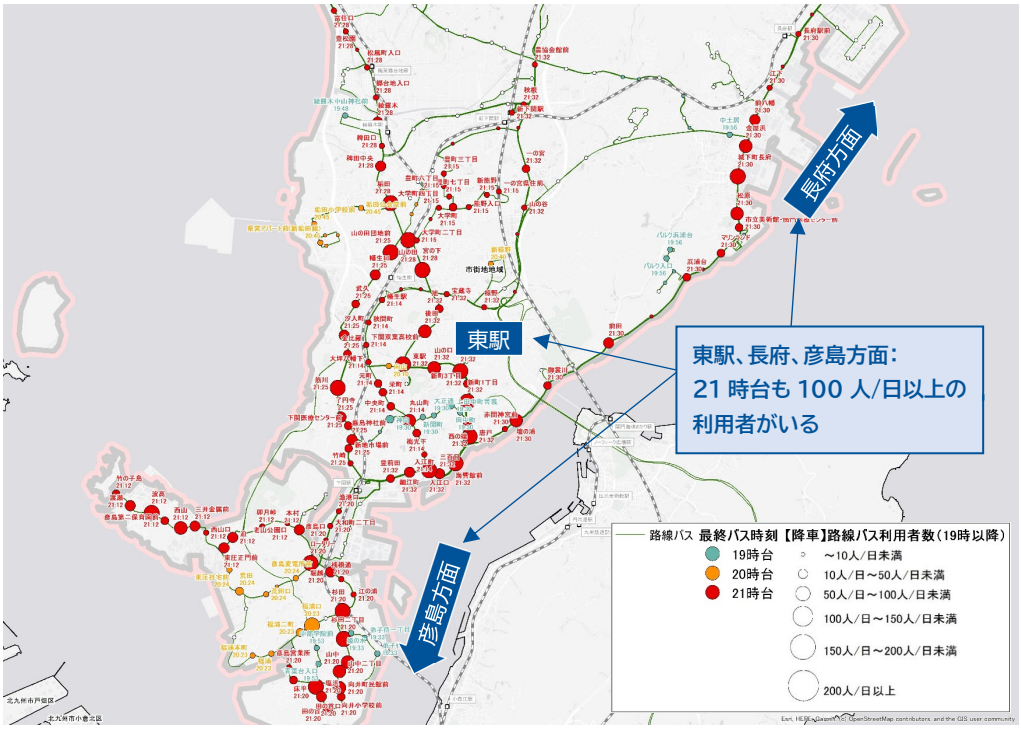

※1　R 元年の系統数は、181 系統
資料：サンデン交通（株）

図 2.44　路線の新設・廃止状況（サンデン交通）

## 2）路線バスの減便（最終バスの時刻繰り上げ）

令和 6 年 4 月から運用された「ドライバーの労働時間制限」に伴い、同年 3 月のダイヤ改正より、一部系統の廃止と、下関駅から各方面への最終バスの時刻が繰り上がりました。

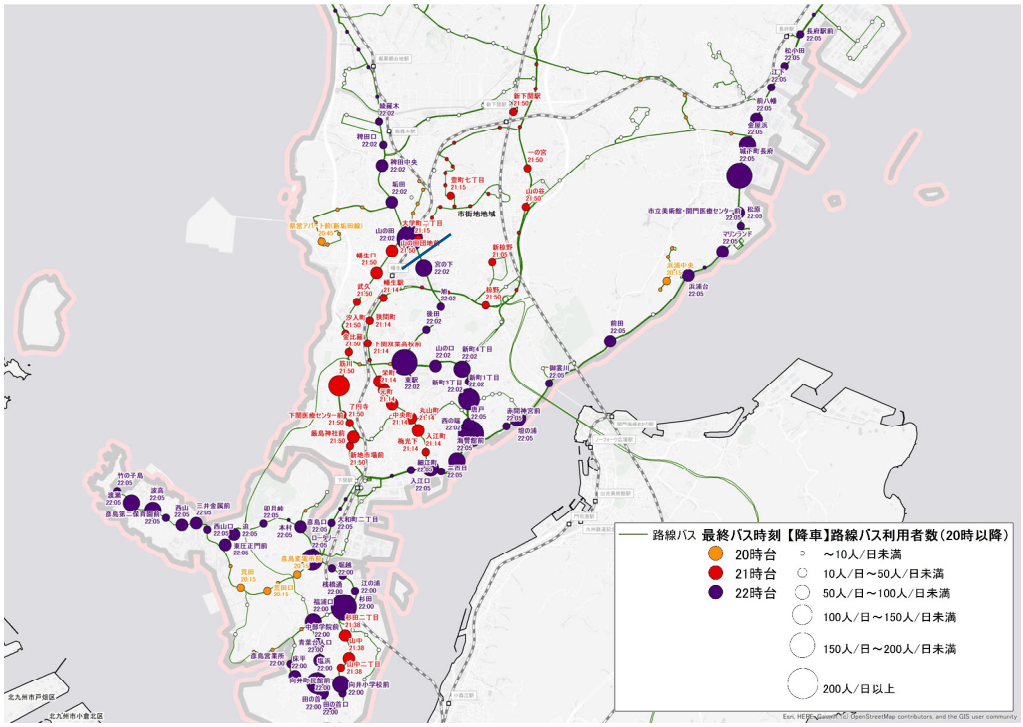
下関駅を基点とした最終バスは、ダイヤ改正前の 22 時台から改正後は 21 時台までの運行となりました。現在でも、東駅、長府、彦島方面へは 100 人/日以上（21 時台）の利用者がみられます。




資料：サンデン交通 GTFS データ（R6.3 時点）、IC カード（nimoca）データ（R6.6）

図 2.45　下関駅を基点とした最終バスの運行状況と降車客数（R6 年度）

【参考（R5 年度）】




資料：サンデン交通 GTFS データ（R5.6 時点）、IC カード（nimoca）データ（R5.6）

図 2.46　下関駅を基点とした最終バスの運行状況と降車客数（R5.6）

## （6）サービス水準と利用需要分析

市内の全バス停を対象に、「バス停ごとの運行本数（本/日）『サービス水準』」と「バス停ごとの利用者数（人/日）『利用需要』」を区分し、分類した結果、市街地地域においては利用者が多く、かつ運行本数も多いバス停が多くみられますが、郊外部においては、利用者が少なく、かつ運行本数も少ないバス停が多く確認されます。

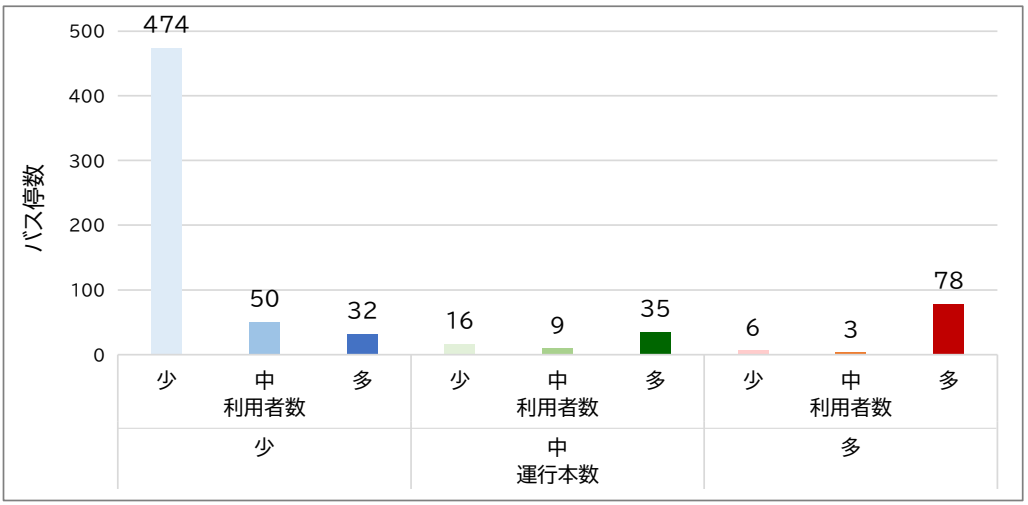


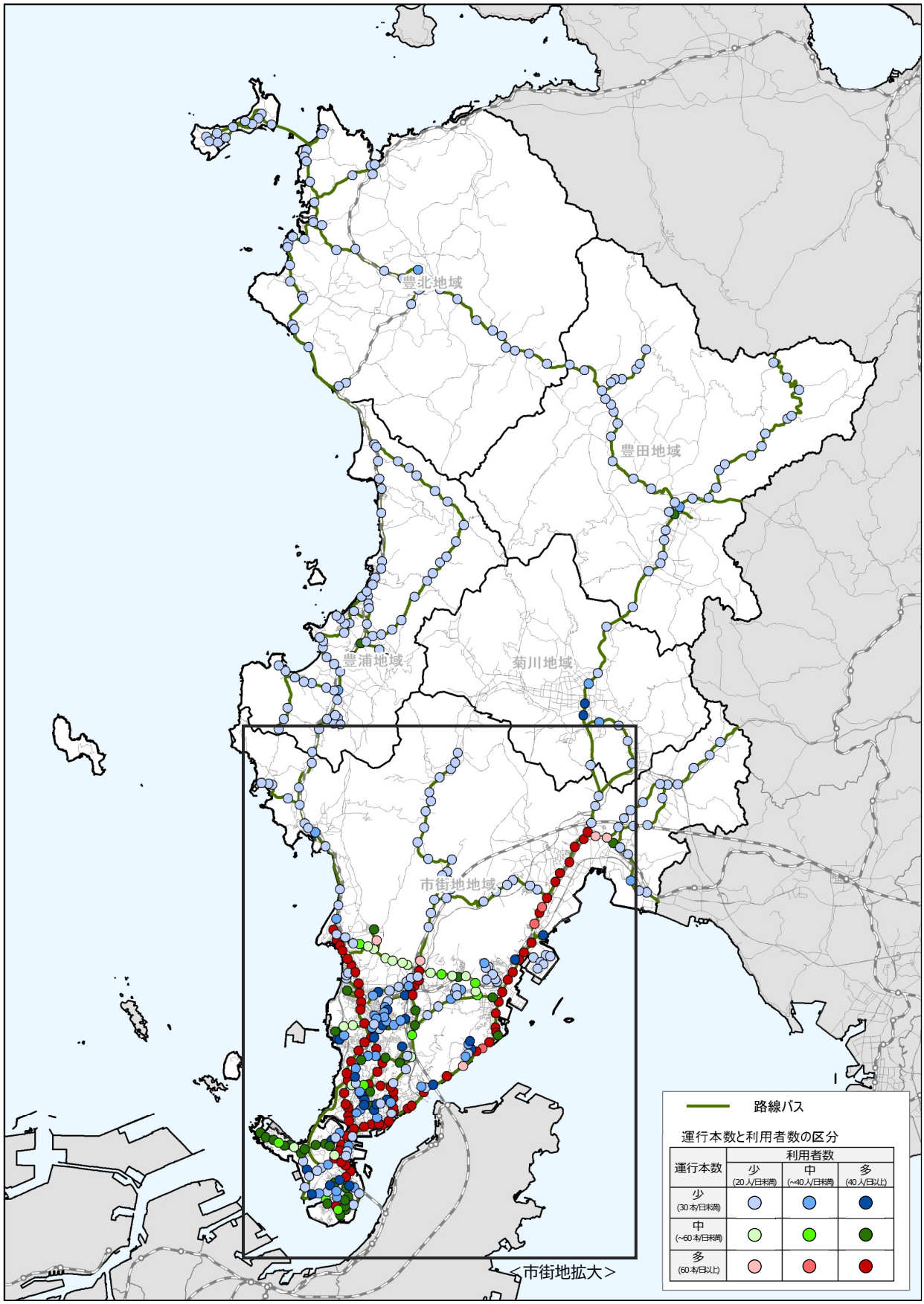

図 2.47　運行本数と利用者数の区分

表 2.1　サービス水準の区分分け

| 区分 | 運行本数の指標 | 備考 |
|---|---|---|
| 少 | 1 日片道 30 本未満 | 6～22 時に 1 時間に 1 本程度（＝15 本/日）未満を想定 |
| 中 | 1 日 30 本以上<br>60 本未満 | 6～22 時に 1 時間に 2 本程度（＝30 本/日）未満を想定 |
| 多 | 1 日 60 本以上 | 6～22 時に 1 時間に 2 本程度（＝30 本/日）以上を想定 |

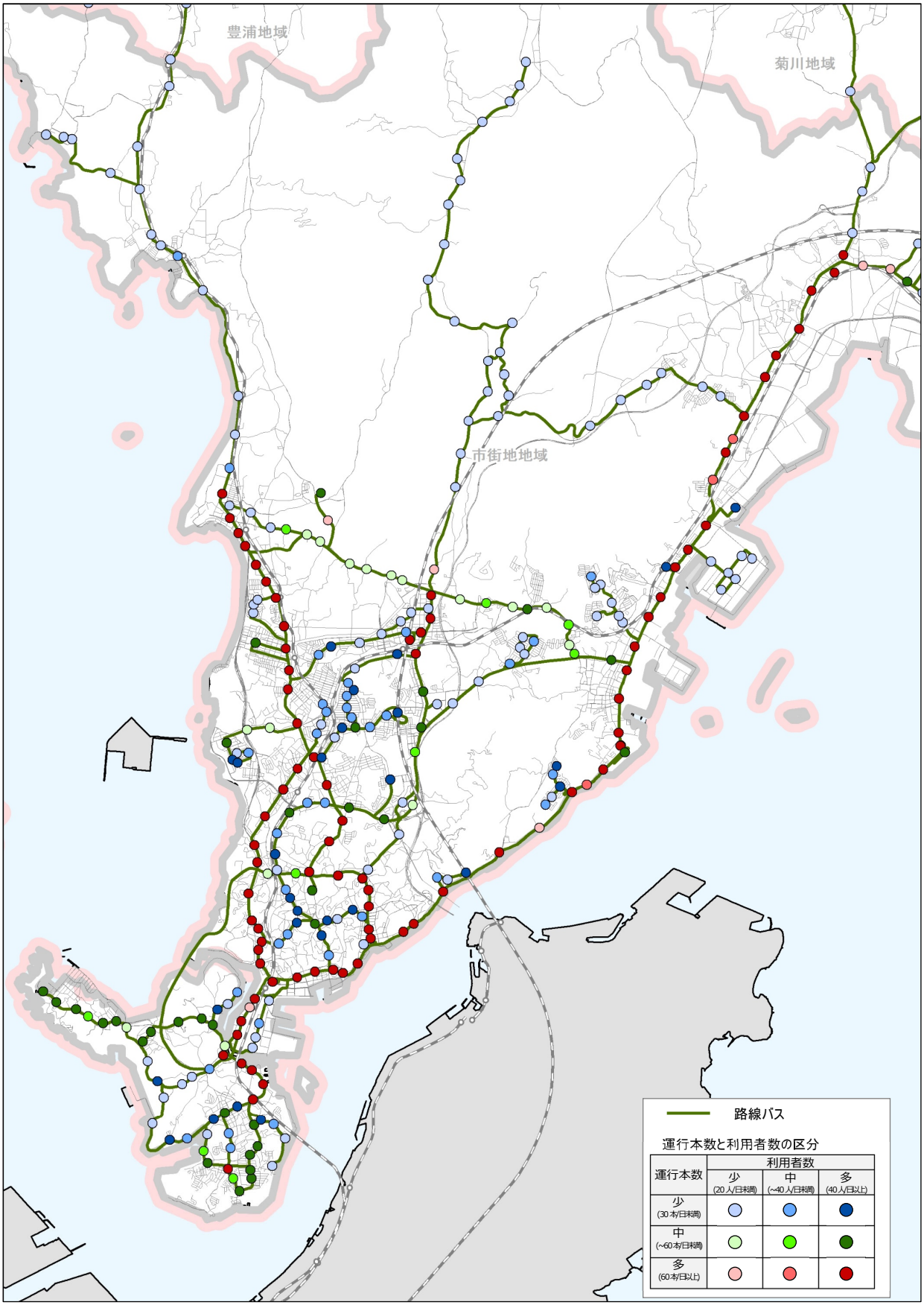
表 2.2　利用者数の区分分け

| 区分 | 利用者数の指標 | 備考 |
|---|---|---|
| 少 | 1 日 20 人未満 | 1 時間に 1 本程度の運行の場合は 1 本あたり 1 人未満 |
| 中 | 1 日 20 人以上<br>40 人未満 | 1 時間に 1 本程度の運行の場合は 1 本あたり 2～3 人 |
| 多 | 1 日 40 人以上 | 1 時間に 1 本程度の運行の場合は 1 本あたり 2～3 人以上 |




資料：サンデン交通 GTFS データ（R6.3 時点）、ブルーライン交通 GTFS データ（R6.4 時点）
IC カード（nimoca）データおよび乗降調査結果（R6.6）【平日の日平均利用者数】

図 2.48　運行本数と利用者数の区分




資料:サンデン交通 GTFS データ(R6.3 時点)、ブルーライン交通 GTFS データ(R6.4 時点)
IC カード(nimoca)データおよび乗降調査結果(R6.6)【平日の日平均利用者数】

図 2.49　運行本数と利用者数の区分(市街地拡大)

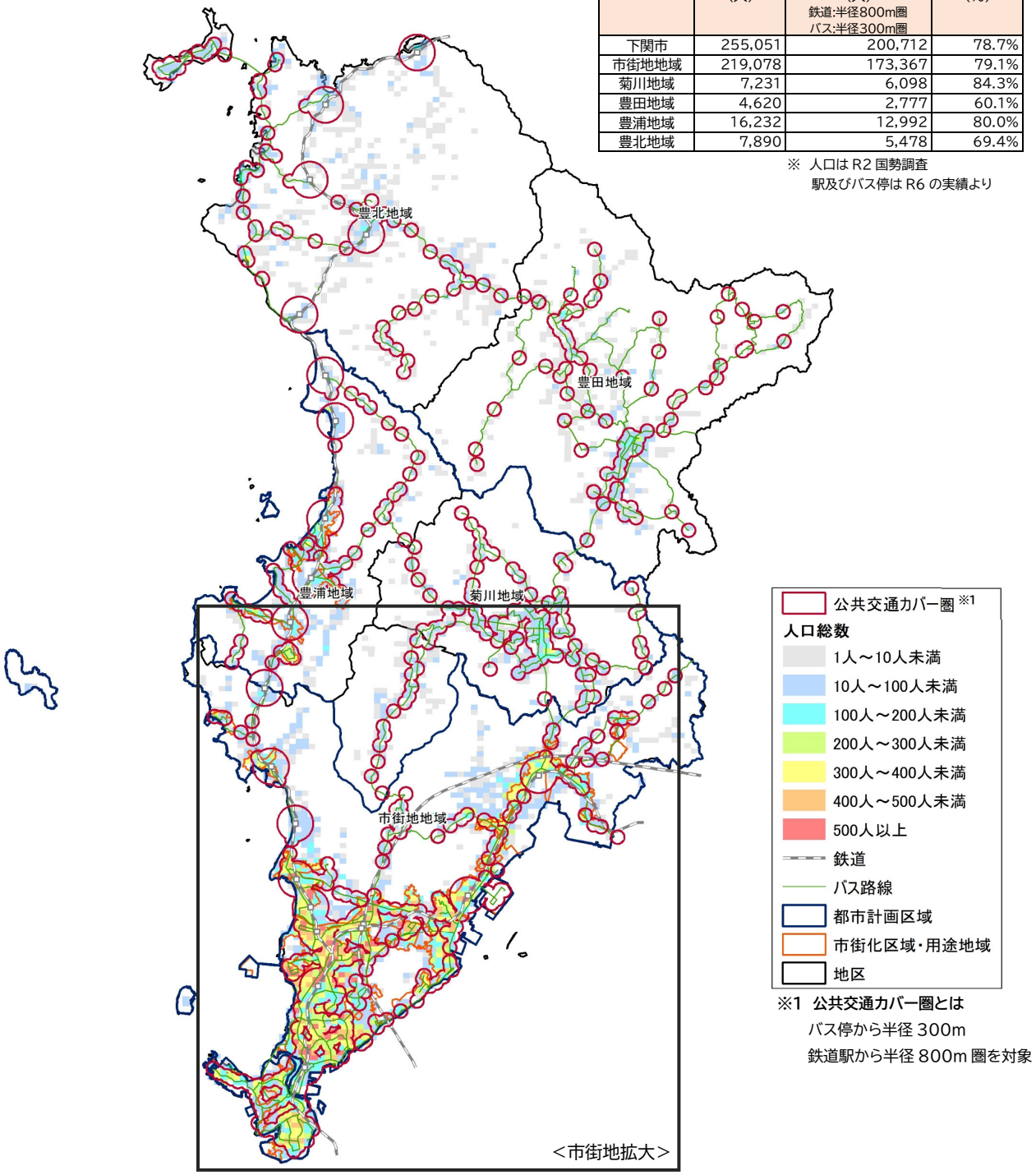
## （7）交通不便地域の移動手段の確保

### 1）公共交通カバー圏域人口

鉄道、バス等により、市内の居住人口の約 8 割がカバーされています。なおそのカバー率は、菊川地域では約 84%と高い一方で、豊田地域では約 60%と地域によって格差が生じている状況です。

| 地区 | 下関市<br>人口総数<br>（人） | 公共交通<br>カバー圏域人口<br>（人）<br>鉄道:半径800m圏<br>バス:半径300m圏 | 公共交通人口<br>カバー割合<br>（%） |
|---|---|---|---|
| 下関市 | 255,051 | 200,712 | 78.7% |
| 市街地地域 | 219,078 | 173,367 | 79.1% |
| 菊川地域 | 7,231 | 6,098 | 84.3% |
| 豊田地域 | 4,620 | 2,777 | 60.1% |
| 豊浦地域 | 16,232 | 12,992 | 80.0% |
| 豊北地域 | 7,890 | 5,478 | 69.4% |

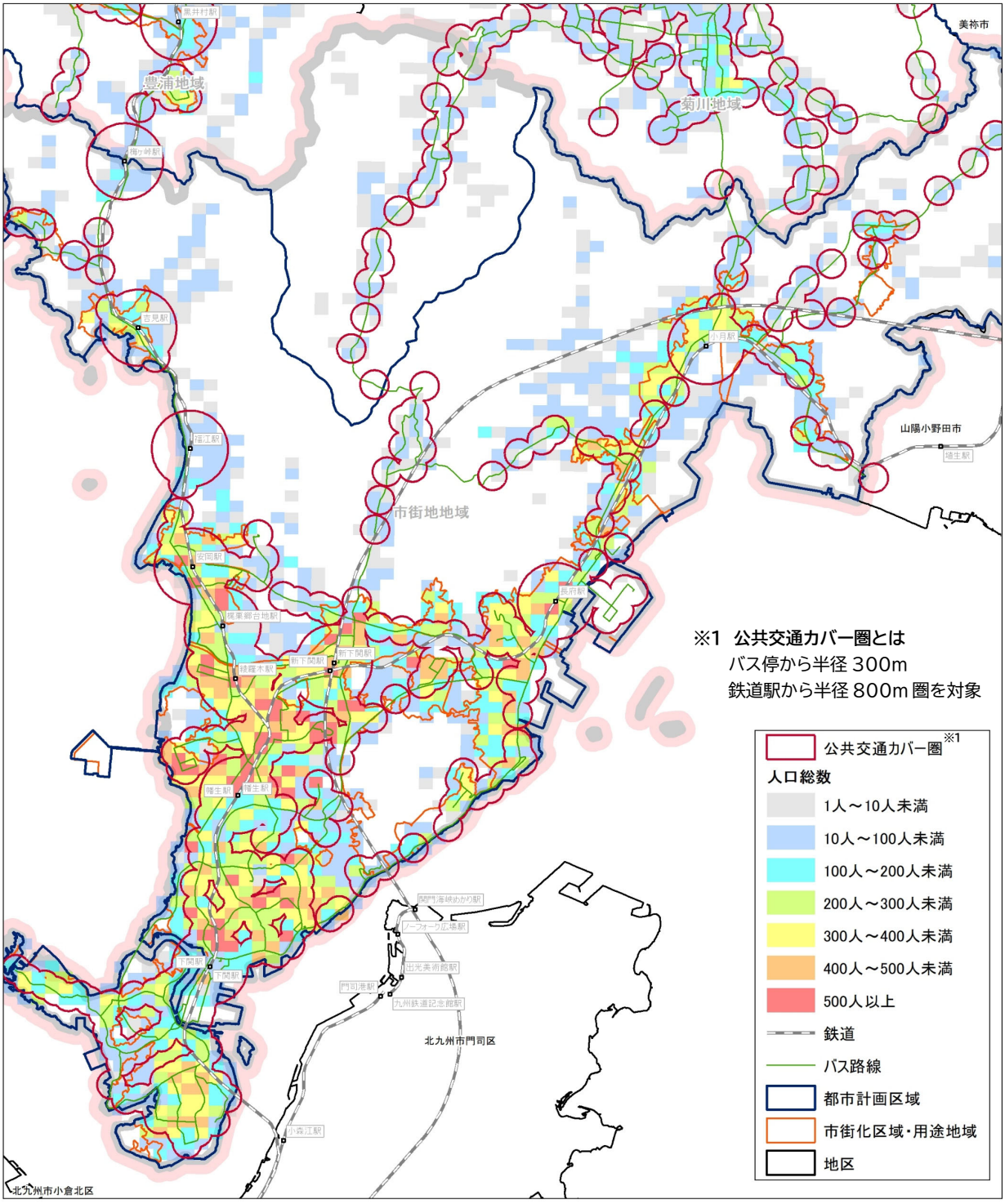
※ 人口は R2 国勢調査
駅及びバス停は R6 の実績より




※1 公共交通カバー圏とは
バス停から半径 300m
鉄道駅から半径 800m 圏を対象

資料：R2 国勢調査 250m 人口メッシュ、R4 鉄道データ（国土数値情報）、
サンデン交通 GTFS データ（R6.3 時点）、ブルーライン交通 GTFS データ（R6.4 時点）、
下関市生活バス HP 下関市都市計画基礎調査結果（令和4年度）

図 2.50　下関市の公共交通利用圏域




資料：R2 国勢調査 250m 人口メッシュ、R4 鉄道データ(国土数値情報)、
サンデン交通 GTFS データ(R6.3 時点)、ブルーライン交通 GTFS データ(R6.4 時点)、
下関市生活バス HP 下関市都市計画基礎調査結果(令和4年度)

図 2.51　下関市の公共交通利用圏域(市街地拡大)

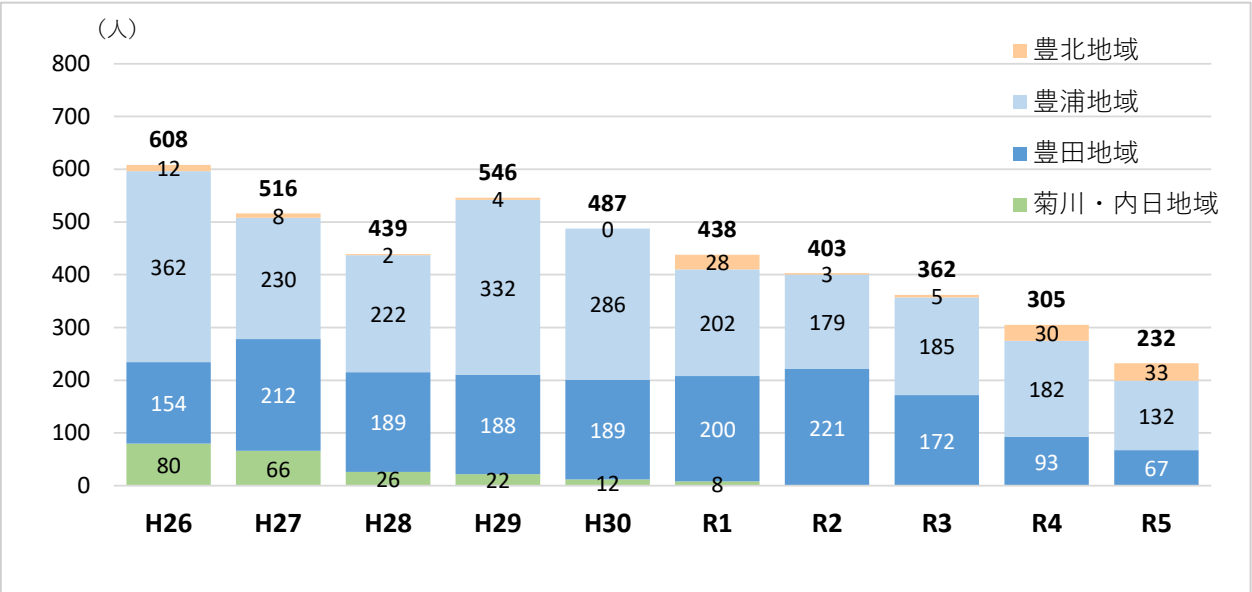
## 2）外出支援サービス

本市では、専用の移送車両により、居宅から在宅福祉サービス提供場所、医療機関等への移送を支援していますが、外出支援サービスの利用者の総数は減少傾向にあります。

表 2.3　外出支援サービスの概要

| | |
|---|---|
| **対象者** | 外出において車いす、ストレッチャー等が必要な方で、公共交通手段の利用が困難な方、総合支所管内に居住の方 |
| **利用者負担** | 基本額 200 円/30 分、車両待機料 200 円/30 分、燃料費 100 円/10km |
| **利用制限** | 週 1 回 |

資料：下関市 HP




資料：下関市地域公共交通協議会資料

図 2.52　市町村福祉輸送（下関市外出支援サービス）利用者数の推移

## （8）市民ニーズへの対応（市民アンケート調査結果）

### 1）回答者の属性（年齢・職業・居住地）

下関市に居住する 5,000 世帯（無作為抽出）及びその同居する家族を対象に、郵送回収方式（WEB 回答可）にて、市民の移動状況、公共交通の利用実態、今後の公共交通に関するアンケート調査を実施（令和 5 年（2023 年）10 月）し、2,535 票を回収しました。

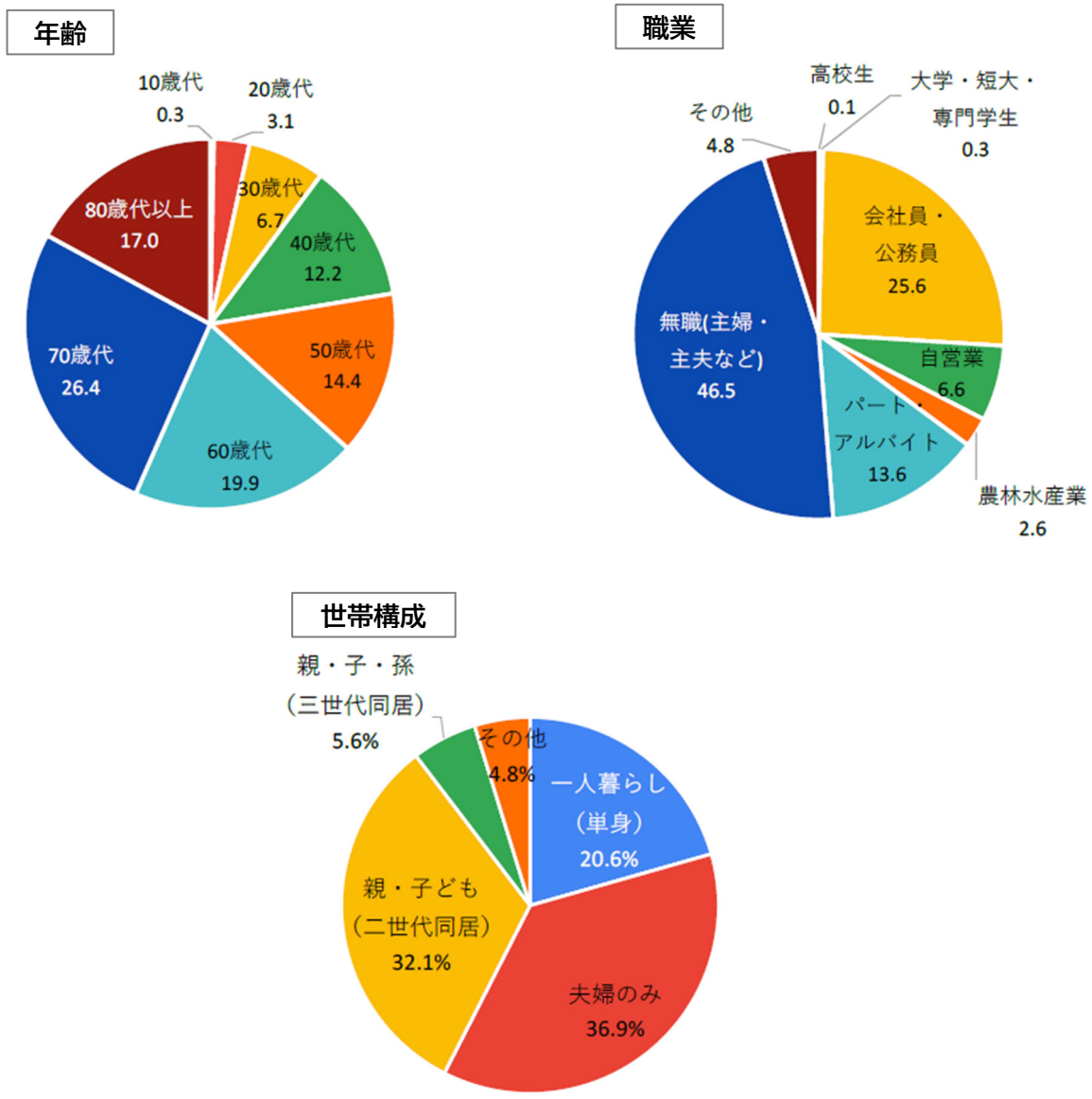



図 2.53 回答者の属性

表 2.4 回答者の居住地

| | | | | n | % | グラフ |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 全体 | | | | 2508 | 100.0 | 0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% |
| 1 | 市街地中心地域 | 1 | 本庁 | 495 | 19.7 | 19.7 |
| | | 2 | 彦島 | 210 | 8.4 | 8.4 |
| | | 3 | 長府 | 245 | 9.8 | 9.8 |
| | | 4 | 勝山 | 181 | 7.2 | 7.2 |
| | | 5 | 川中 | 211 | 8.4 | 8.4 |
| | | 計 | | 1342 | 53.5 | 53.5 |
| 2 | 市街地東部地域 | 6 | 王司 | 80 | 3.2 | 3.2 |
| | | 7 | 清末 | 61 | 2.4 | 2.4 |
| | | 8 | 小月 | 70 | 2.8 | 2.8 |
| | | 9 | 王喜 | 33 | 1.3 | 1.3 |
| | | 10 | 吉田 | 23 | 0.9 | 0.9 |
| | | 計 | | 267 | 10.6 | 10.6 |
| 3 | 市街地西部地域 | 11 | 安岡 | 130 | 5.2 | 5.2 |
| | | 12 | 吉見 | 62 | 2.5 | 2.5 |
| | | 計 | | 192 | 7.7 | 7.7 |
| 4 | 菊川･内日地域 | 13 | 内日 | 18 | 0.7 | 0.7 |
| | | 14 | 菊川 | 117 | 4.7 | 4.7 |
| | | 計 | | 135 | 5.4 | 5.4 |
| 5 | 豊田地域 | 15 | 豊田 | 135 | 5.4 | 5.4 |
| 6 | 豊浦地域 | 16 | 豊浦 | 196 | 7.8 | 7.8 |
| 7 | 豊北地域 | 17 | 豊北 | 241 | 9.6 | 9.6 |

## 2）運転免許返納意向

約 2 割が運転免許を保有しておらず、約 1 割は自由に使える自動車がないと回答、また、約 6 割がいずれ免許返納を考えていると回答しています。

自動車が運転できない場合の移動手段としては、全体としては路線バスが約 5 割、鉄道が約 1 割、タクシー、自動車(送迎)がそれぞれ約 1 割となっています。

菊川・内日地域では生活バスが約4割となっており、将来的な移動手段としての公共交通の役割が期待されていることが伺えます。

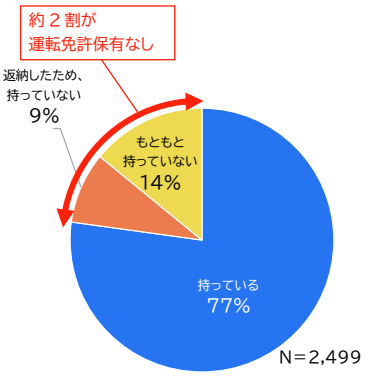



図 2.54運転免許保有率

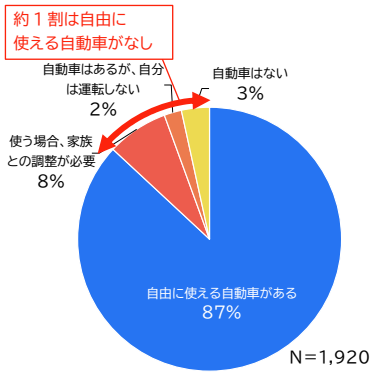



図 2.55自由に使える自動車の有無

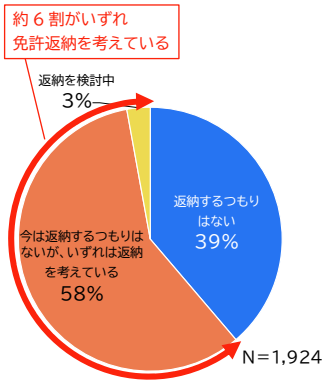



図 2.56運転免許返納意向

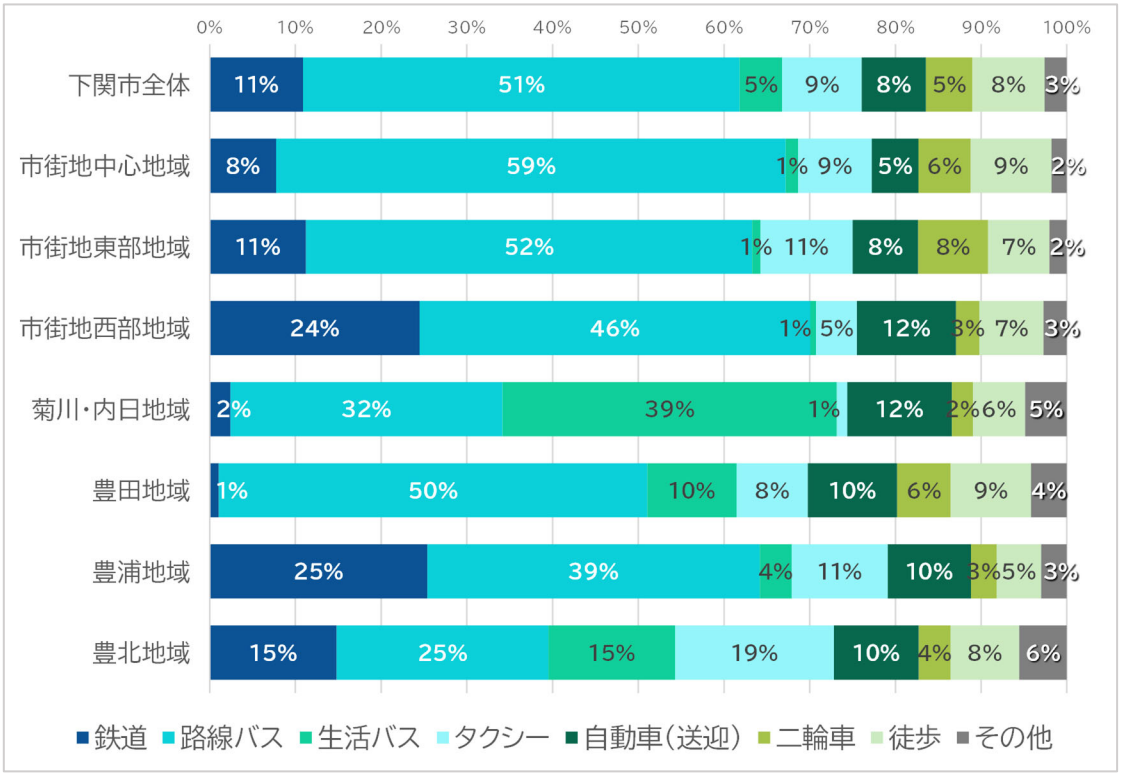



図 2.57自動車が運転できない場合の移動手段

## 3）移動の状況（通勤・通学）

### ① 地域間移動

市街地地域では、「市街地中心地域」内の移動が最も多く約 76%となっており、「市街地中心地域」に「市街地西部地区」から約 53%、「市街地東部地区」から約 38%、「菊川・内日地域」から約 29%、「豊浦地域」から約 23%、「豊田地域」から約 12%となっています。

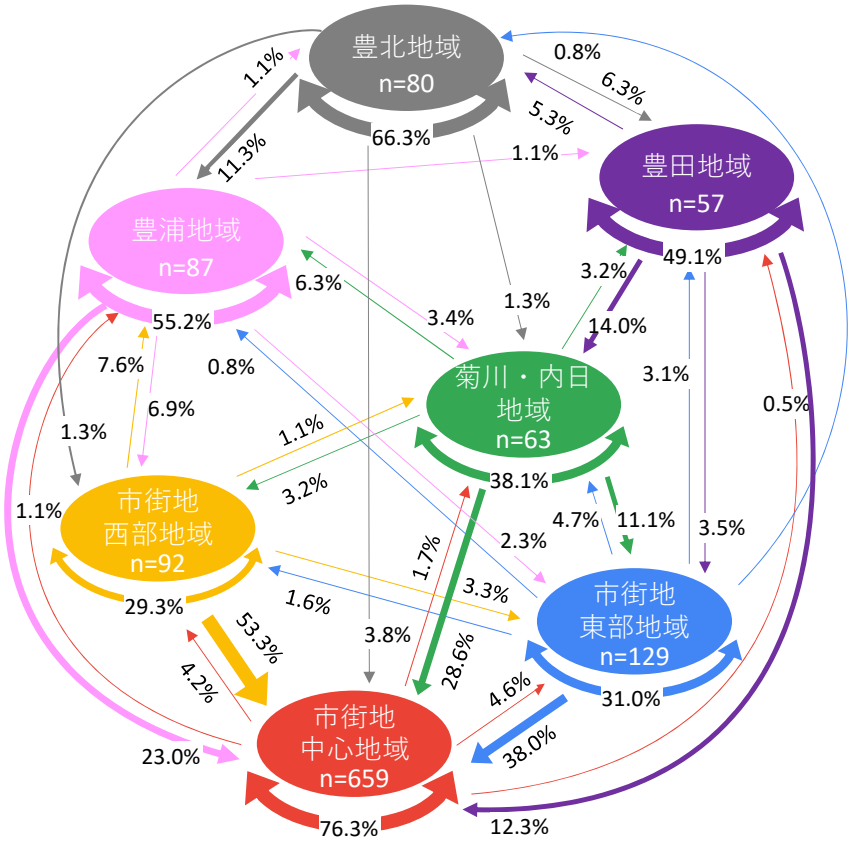
総合支所管内では、「豊北地域」内の移動が約 66%、「豊浦地域」内の移動が約 55%、「豊田地域」内の移動が約 49%、「菊川・内日地域」内の移動が約 38%となっています。

また、「豊田地域」から「菊川・内日地域」への移動が約 14%、「豊北地域」から「豊浦地域」への移動が約 11%となっています。

表 2.5 回答者数

| | | 着地 | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 回答者数(n) | (n) | 市街地中心地域 | 市街地東部地域 | 市街地西部地域 | 菊川・内日地域 | 豊田地域 | 豊浦地域 | 豊北地域 | 山口県内 | 九州方面 |
| 全体 | 1167 | 649 | 84 | 66 | 54 | 43 | 76 | 58 | 88 | 49 |
| 市街地中心地域 | 659 | 503 | 30 | 28 | 11 | 3 | 7 | 0 | 38 | 39 |
| 市街地東部地域 | 129 | 49 | 40 | 2 | 6 | 4 | 1 | 1 | 24 | 2 |
| 市街地西部地域 | 92 | 49 | 3 | 27 | 1 | 0 | 7 | 0 | 2 | 3 |
| 菊川・内日地域 | 63 | 18 | 7 | 2 | 24 | 2 | 4 | 0 | 6 | 0 |
| 豊田地域 | 57 | 7 | 2 | 0 | 8 | 28 | 0 | 3 | 9 | 0 |
| 豊浦地域 | 87 | 20 | 2 | 6 | 3 | 1 | 48 | 1 | 4 | 2 |
| 豊北地域 | 80 | 3 | 0 | 1 | 1 | 5 | 9 | 53 | 5 | 3 |

発地




※0%はラインを除外

図 2.58 トリップ図

## ② 頻度・移動手段

### 【頻度】

市街地地域：ほぼ毎日（週6～7 日）、週 4～5 日の移動が約 86～90%を占めています。

総合支所管内：ほぼ毎日（週6～7 日）、週 4～5 日の移動が約 74～86%を占めています。

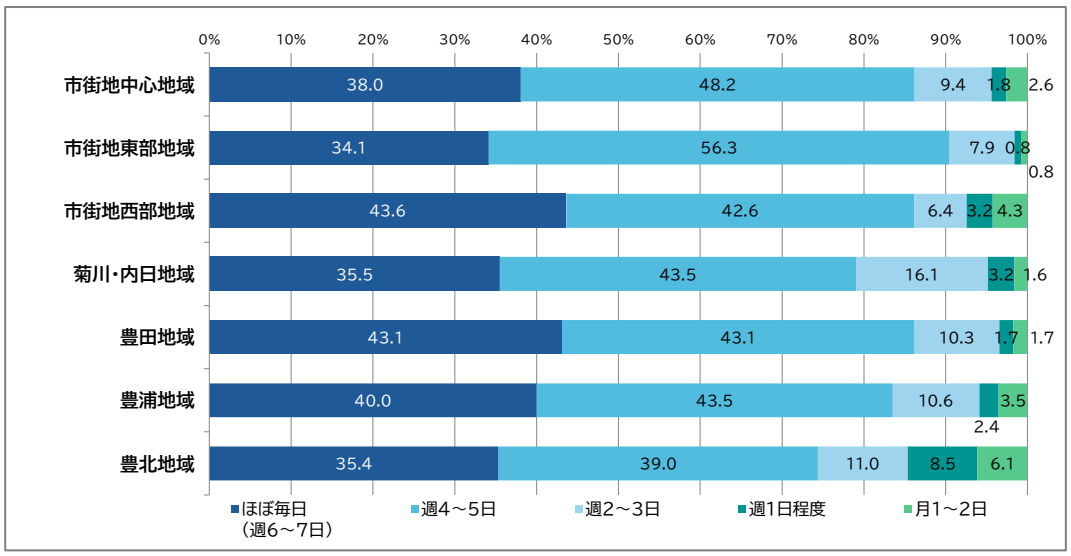



図 2.59　通勤・通学目的の外出頻度

### 【移動手段】

市街地地域：自動車（運転）が約 64～77%を占めており、次いで路線バスが約 9～13%、「市街地中心地域」及び「市街地西部地域」で鉄道が約 5～7%となっています。

総合支所管内：自動車（運転）が約 71～82%を占めており、「豊田地域」では路線バスが約 12%、「豊浦地域」では鉄道が約 5%となっています。

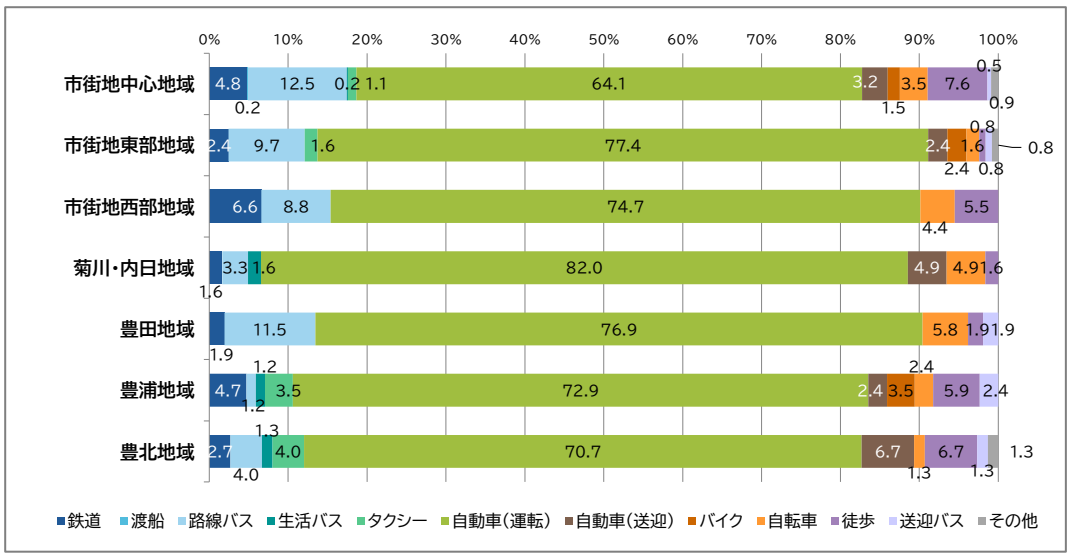



図 2.60　通勤・通学目的の主な移動手段

## 4）移動の状況（買い物）

### ① 地域間移動

市街地地域では、「市街地中心地域」内の移動が最も多く約 95%となっており、「市街地中心地域」に「市街地西部地区」から約 29%、「市街地東部地区」から約 29%、「菊川・内日地域」から約 24%、「豊田地域」から約 14%、「豊浦地域」から約 13%となっています。

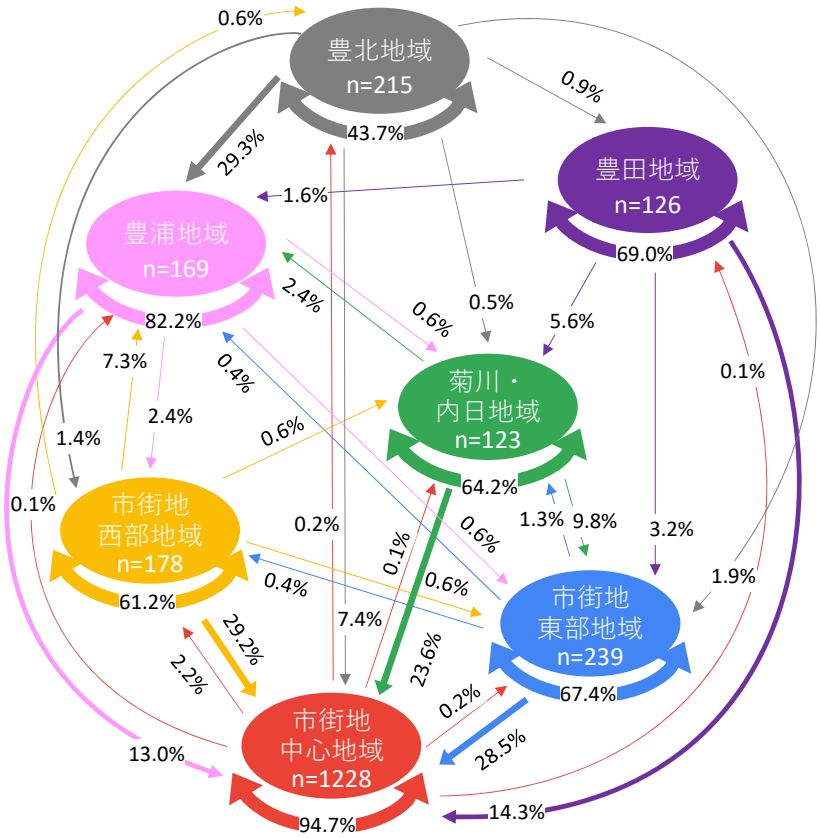
総合支所管内では、居住地域内での買い物の割合が高く、「豊浦地域」内の移動が約 82%、「豊田地域」内の移動が約 69%となっています。

また、「豊北地域」から「豊浦地域」への移動が約 29%となっています。

表 2.6 回答者数

| | | 着　地 | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 回答者数(n) | (n) | 市街地中心地域 | 市街地東部地域 | 市街地西部地域 | 菊川・内日地域 | 豊田地域 | 豊浦地域 | 豊北地域 | 山口県内 | 九州方面 |
| 全体 | 2278 | 1368 | 185 | 144 | 93 | 90 | 222 | 97 | 55 | 24 |
| 市街地中心地域 | 1228 | 1163 | 2 | 27 | 1 | 1 | 1 | 2 | 12 | 19 |
| 市街地東部地域 | 239 | 68 | 161 | 1 | 3 | 0 | 1 | 0 | 2 | 3 |
| 市街地西部地域 | 178 | 52 | 1 | 109 | 1 | 0 | 13 | 1 | 0 | 1 |
| 菊川・内日地域 | 123 | 29 | 12 | 0 | 79 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 |
| 豊田地域 | 126 | 18 | 4 | 0 | 7 | 87 | 2 | 0 | 8 | 0 |
| 豊浦地域 | 169 | 22 | 1 | 4 | 1 | 0 | 139 | 0 | 1 | 1 |
| 豊北地域 | 215 | 16 | 4 | 3 | 1 | 2 | 63 | 94 | 32 | 0 |

発地




※0%はラインを除外

図 2.61 トリップ図

## ② 頻度・移動手段

### 【頻度】

市街地地域：週 2～3 日以上の割合が約 70～73%程度を占めています。

総合支所管内：週 2～3 日以上の割合が約 53～66%程度を占めています。「豊浦地域」、「豊田地域」、「豊北地域」では、月 1～2 日の割合が約 11～17%と他の地域と比較して高くなっています。

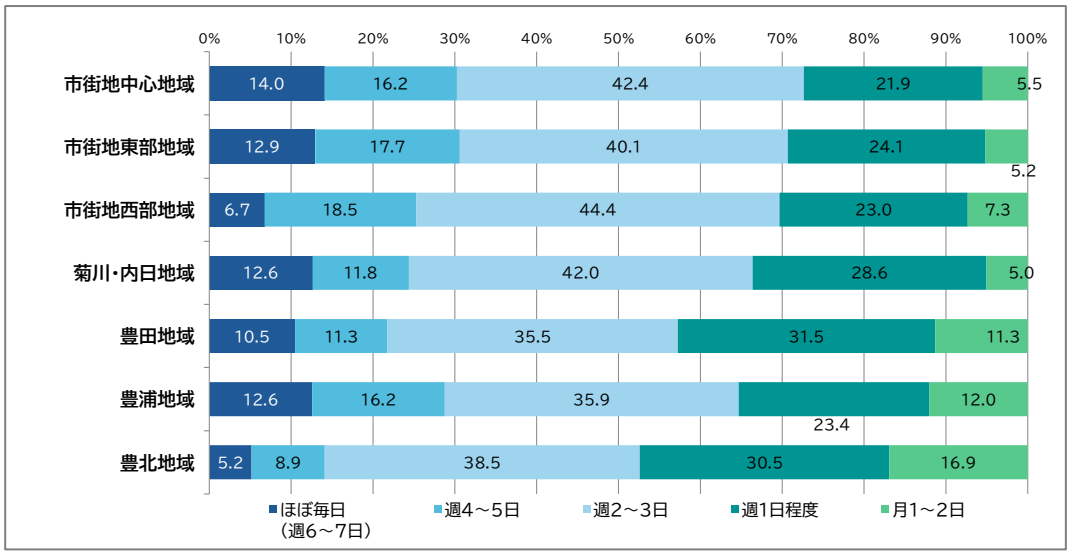



図 2.62　買い物目的の外出頻度

### 【移動手段】

市街地地域：自動車（運転）が約 61～73%を占めており、次いで路線バスが約 6～9%、「市街地中心地域・西部地域」では徒歩が約 9～12%となっています。

総合支所管内：自動車（運転）が約 67～82%を占めており、「豊浦地域」、「豊田地域」では路線バスが約 8～9%、「菊川・内日地域」、「豊浦地域」では自動車（送迎）が約 9%を占めています。

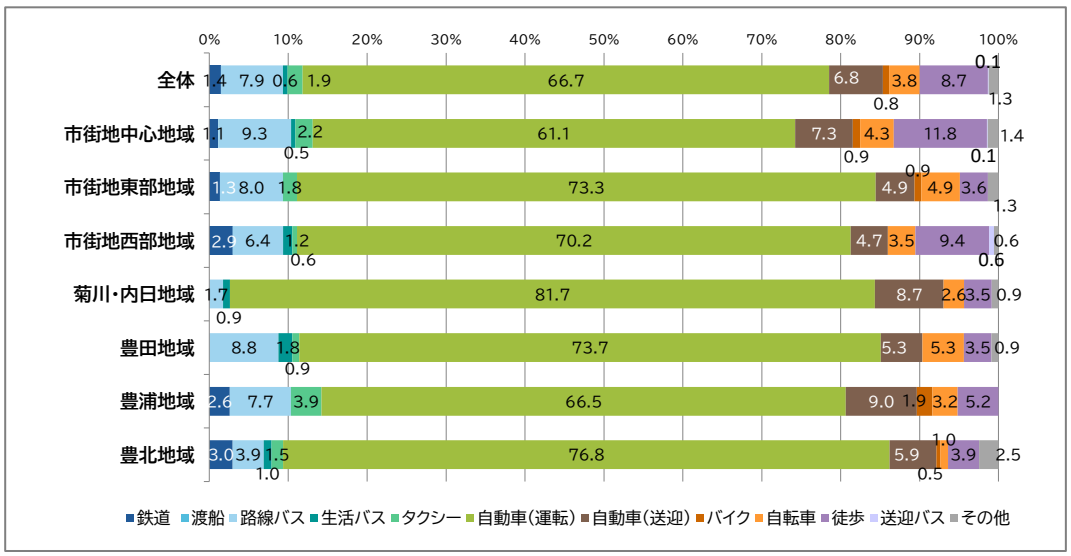



図 2.63　買い物目的の主な移動手段

## 5）移動の状況（通院・介護）

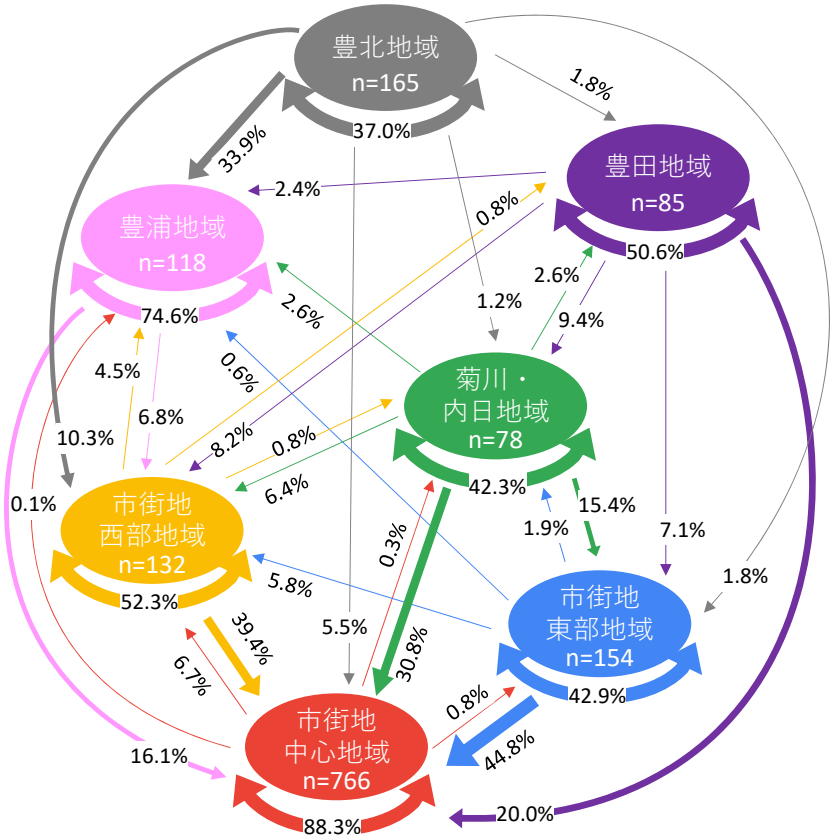
### ① 地域間移動

市街地地域では、「市街地中心地域」内の移動が最も多く約 88%となっており、「市街地中心地域」に「市街地東部地区」から約 45%、「市街地西部地区」から約 39%「菊川・内日地域」から約 31%、「豊田地域」から約 20%、「豊浦地域」から約 16%となっています。

総合支所管内では、「豊浦地域」内の移動が約 75%、「豊田地域」内の移動が約 51%となっており、「豊北地域」から「豊浦地域」への移動が約 34%となっています。

表 2.7 回答者数

| | | 着地 | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 回答者数(n) | (n) | 市街地中心地域 | 市街地東部地域 | 市街地西部地域 | 菊川・内日地域 | 豊田地域 | 豊浦地域 | 豊北地域 | 山口県内 | 九州方面 |
| 全体 | 1498 | 866 | 93 | 166 | 49 | 49 | 156 | 61 | 47 | 11 |
| 発地 市街地中心地域 | 766 | 676 | 6 | 51 | 2 | 0 | 1 | 0 | 21 | 9 |
| 発地 市街地東部地域 | 154 | 69 | 66 | 9 | 3 | 0 | 1 | 0 | 5 | 1 |
| 発地 市街地西部地域 | 132 | 52 | 0 | 69 | 1 | 1 | 6 | 0 | 2 | 1 |
| 発地 菊川・内日地域 | 78 | 24 | 12 | 5 | 33 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 |
| 発地 豊田地域 | 85 | 17 | 6 | 7 | 8 | 43 | 2 | 0 | 2 | 0 |
| 発地 豊浦地域 | 118 | 19 | 0 | 8 | 0 | 0 | 88 | 0 | 3 | 0 |
| 発地 豊北地域 | 165 | 9 | 3 | 17 | 2 | 3 | 56 | 61 | 14 | 0 |




※0%はラインを除外

図 2.64 トリップ図

## ② 頻度・移動手段

### 【頻度】

市街地地域：月 1～2 日の移動が約 76～79%を占めています。

総合支所管内：月 1～2 日の移動が約 84～92%程度を占めています。

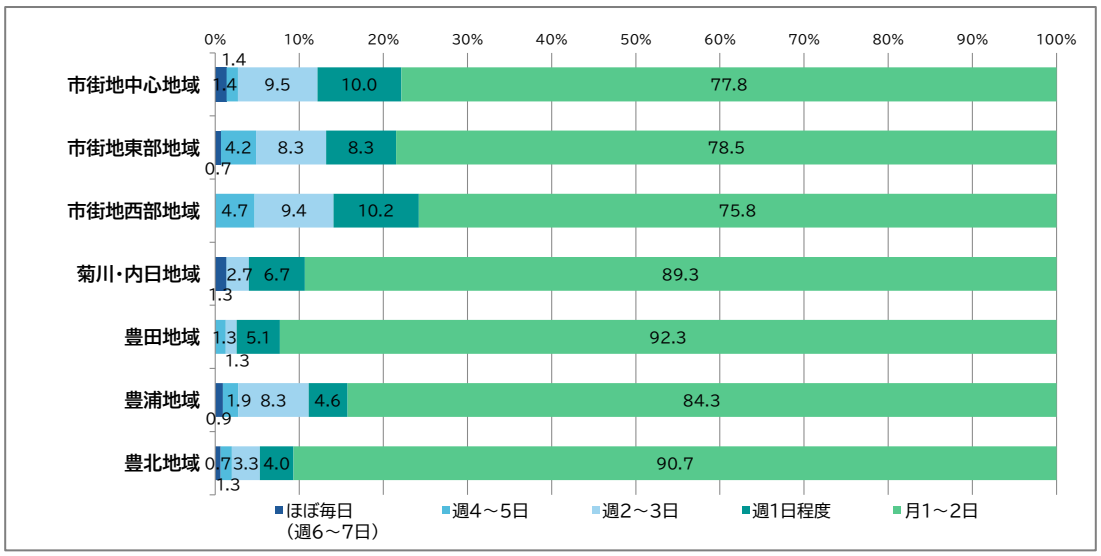



図 2.65　通院・介護目的の外出頻度

### 【移動手段】

市街地地域：自動車（運転）が約 54～64%を占めており、次いで路線バスが約 10～13%、自動車（送迎）が約 9～12%、徒歩が約 5～10%となっています。

総合支所管内：自動車（運転）が約 58～73%を占めており、次いで自動車（送迎）が約 9～10%、路線バスが約 5～9%となっています。

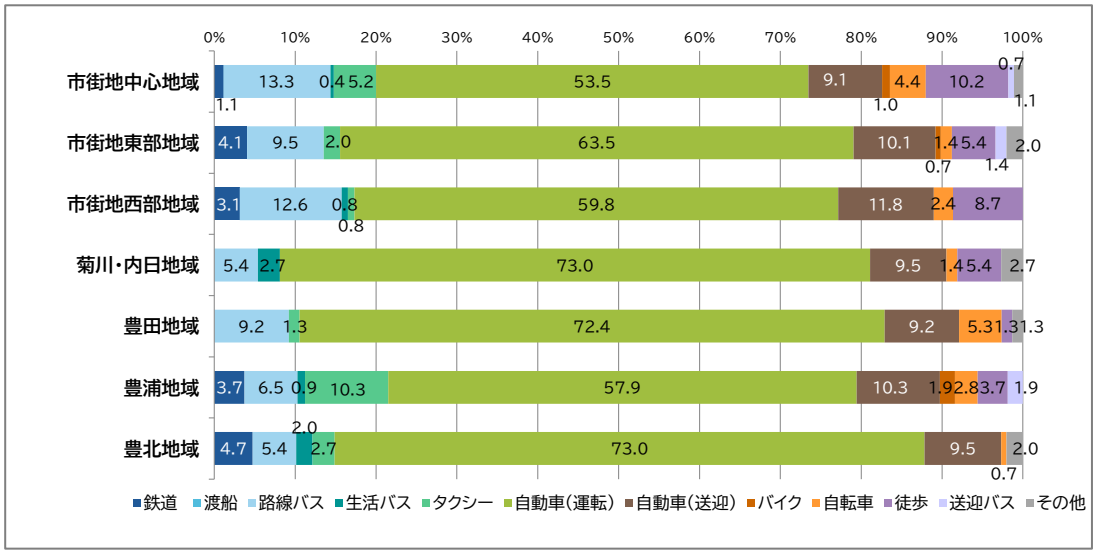



図 2.66　通院・介護目的の主な移動手段

## 6）公共交通の利用実態

### ① 認知度・利用頻度

公共交通の利用方法に関する認知度は、約 85%が「知っている」と回答、一方で、「乗り方は分かるが、行き先や時刻表を知らない」、「乗り方が分からない」、「バス停・駅があるか分からない」が約 15%を占めています。

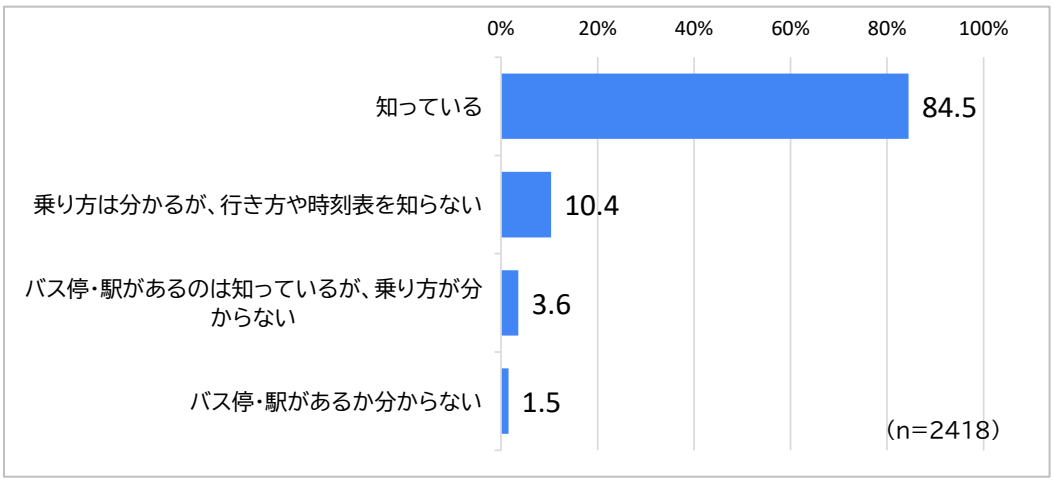



図 2.67　公共交通の利用方法に関する認知度

公共交通の利用頻度では、「日常的に利用している」、「ときどき利用している」が約 25%となっており、「ほとんど利用しない」、「利用しない・利用したいと思わない」が約 75%を占めています。

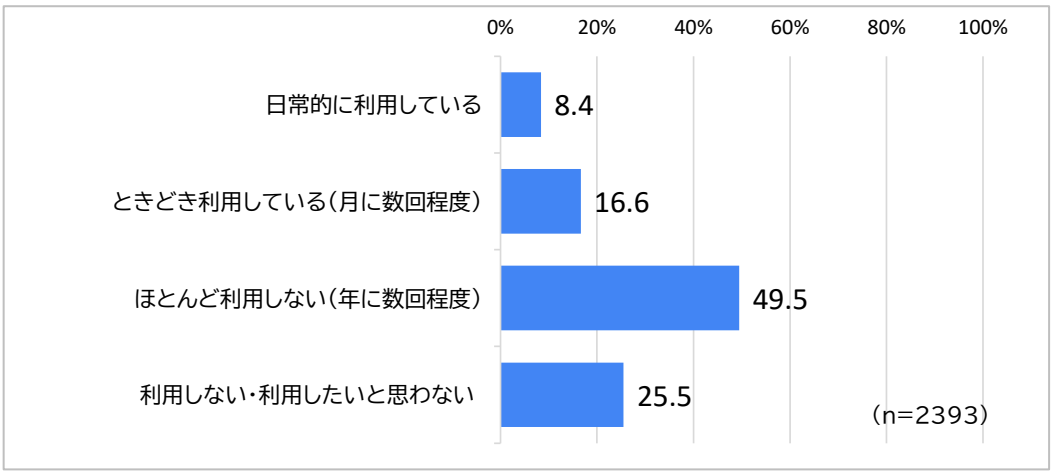



図 2.68　公共交通の利用頻度

### ② 便利・不満理由

公共交通を利用する理由（便利に感じる点）では、「自動車・バイク等を持っていない」、「自宅からバス停・駅が近い」、「目的地に行きやすい」が約4割、「歩くのがつらい」、「利用したい時間に運行している」、「飲酒の機会がある時に利用」が約2割となっています。

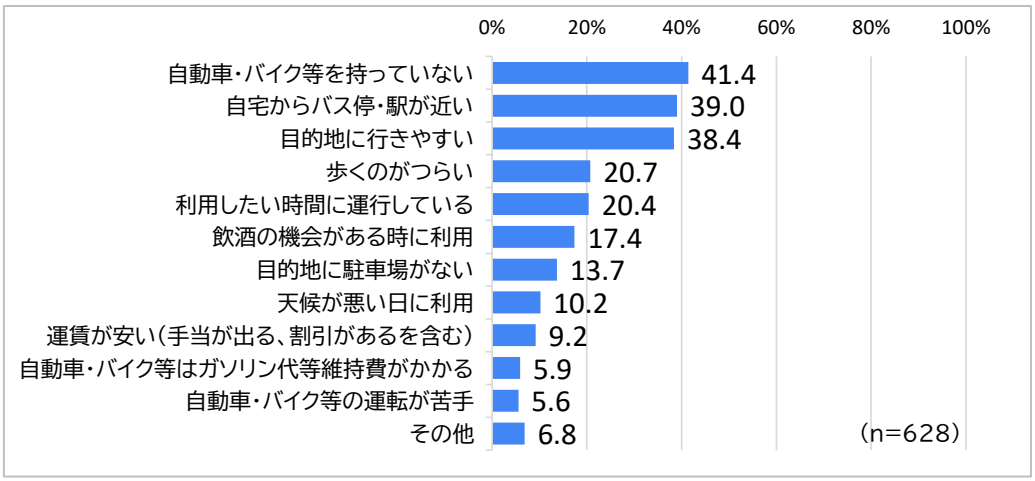



図 2.69公共交通を利用する理由（便利に感じる点）

公共交通を利用しない理由（不便・不満を感じる点）では、「自動車よりも時間がかかる」、「荷物を運ぶのが大変」が約4割、「自宅から出かける時に希望の時間に運行していない」が約 3 割、「運賃が高い」、「複数の目的地に立ち寄るのが不便」、「自宅に帰る時に希望の時間に運行していない」、「自宅からバス停・駅まで遠い」が約 2 割となっています。

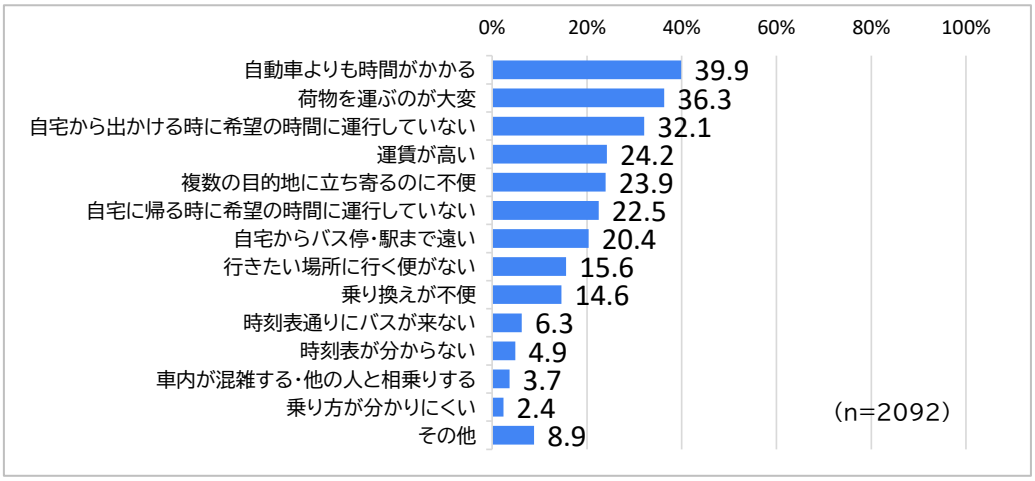



図 2.70公共交通を利用しない理由（不便・不満を感じる点）

## 7) 今後の公共交通について

### ① 求める要素

公共交通に求める要素(輸送サービス)では、「行きに利用したい時間に乗れる」、「乗り換えせずに目的地に行ける」が約6割、「帰りに利用したい時間に乗れる」が約 5 割、「時間通りに運行する」、「目的地に早く到着できる」が約 3 割となっています。

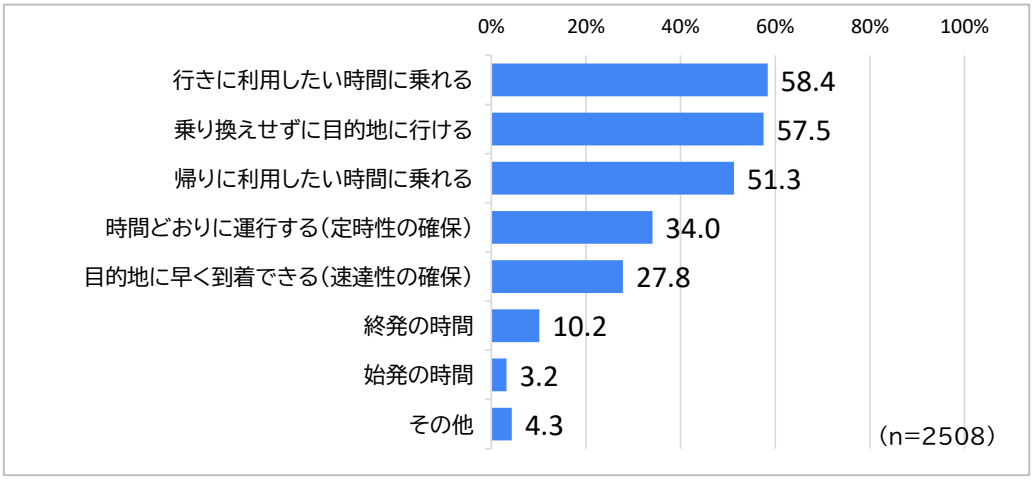



図 2.71　公共交通に求める要素(輸送サービス)

公共交通に求める要素(利用環境)では、「運賃が適切」、「自宅からバス停・駅が近い」が約5割、「乗り換えがしやすい」が約3割、「どのバスや鉄道に乗ればよいか分かりやすい」、「車内の快適さ(清潔、座れる等)」、「待合所にベンチ・屋根がある」、「買い物等の荷物の運搬ができる」、「バス停・駅に駐車場または送迎用駐車場がある」が約2割となっています。

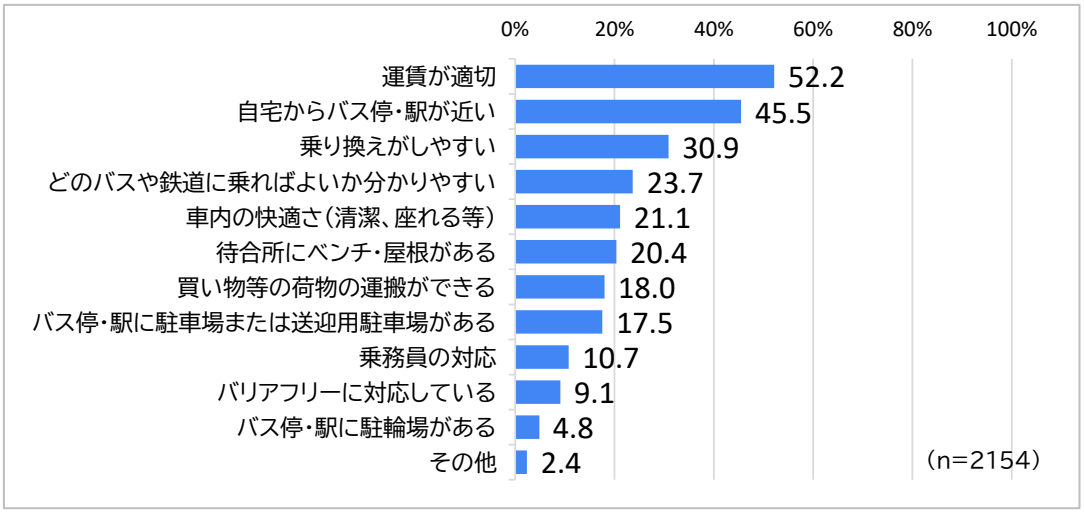



図 2.72　公共交通に求める要素(利用環境)

### ② 公共交通の役割

公共交通の役割として期待することでは、「自動車がなくても買い物できる」が約7割、「自動車がなくても通院できる」が約6割、「自動車がなくても通勤できる」が約4割、「自動車がなくても趣味・娯楽で外出できる」、「子どもたちが通学できる」が約3割となっています。

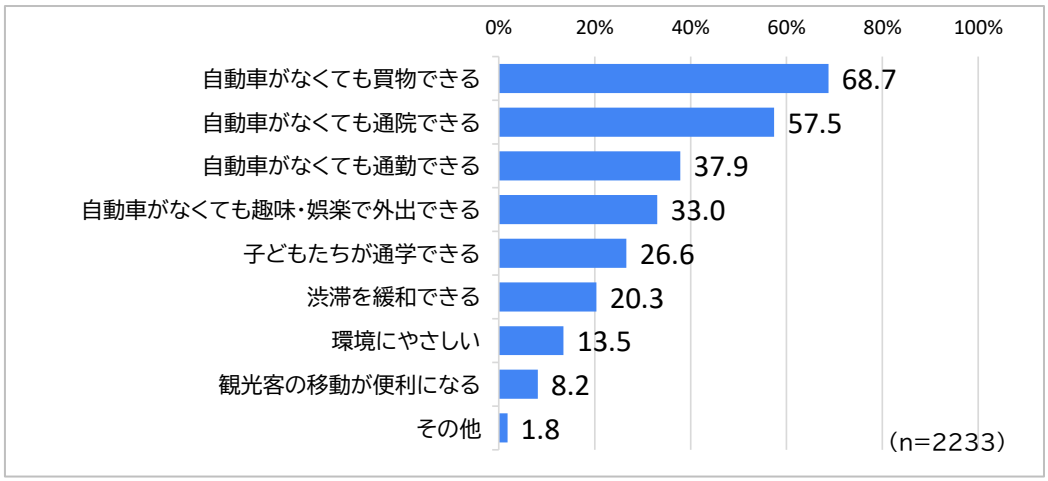



図 2.73　公共交通の役割として期待すること

公共交通サービス維持に向けた公的負担のあり方では、「公共交通サービスの効率化を図りながら、公的負担も効率化すべき」が約4割、次いで、「誰もが利用しやすい公共交通サービスの充実を図るためには、公的負担の増加は仕方ない」が約4割となっており、公共交通サービスの維持には、一定の公的負担が必要という意見が半数以上となっています。

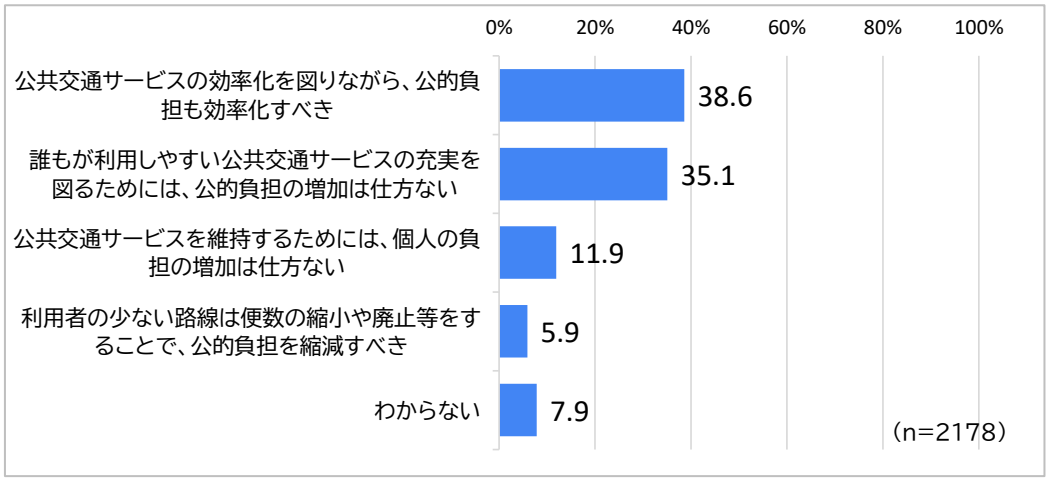



図 2.74　公共交通サービス維持に向けた公的負担のあり方

# 3.下関市における課題

下関の現状と課題より、下関市における課題は、以下のとおり整理されます。

| 社会情勢 |
| --- |
| ○人口減少と高齢化の進展<br>・著しい人口減少（利用者総数の減少）<br>・高齢化の進展（移動困難者の増加） |
| ○まちづくりの動向<br>・人口の約 9 割が市街地地域に集中、総合支所管内においては人口密度が低く、拠点が点在（従来の公共交通サービスの維持困難） |

| 公共交通の現状と課題 |
| --- |
| ○自動車利用への依存傾向（自動車分担率は約 7 割）<br>→自動車に依存しなくても移動できる環境づくり |
| ○高齢化に伴う免許返納者の増加<br>→公共交通の利便性向上、利用促進 |
| ○公共交通利用の減少<br>→利用者ニーズに応じた利便性向上や、まちづくりと連動した路線の維持・確保 |
| ○利用環境向上への取組<br>→交通結節点（駅・バス停）における待ち環境の向上<br>→バスロケーションシステム等、既存サービスの周知・拡大、必要に応じ新たなサービスの導入 |
| ○多様な公共交通サービス事業者の存在<br>→鉄道及び路線バス、生活バス、タクシー、NPO 法人による運行サービス等、多様な主体との連携・協働の拡大 |
| ○厳しい経営状況<br>→バス路線の再編等による運行効率化<br>→地域の実情に応じた運行補助による路線の維持・確保 |
| ○運転手不足（運転手の高齢化、ドライバーの労働時間制限）<br>→業務効率化、担い手の確保 |
| ○自動車利用の観光客への対応<br>→公共交通機関の利用促進等 |

| |
| --- |
| ○市民ニーズへの対応①　6 割以上が免許返納を検討<br>→自動車を利用できない人の将来的な移動確保 |
| ○市民ニーズへの対応②　公共交通への認知度不足<br>→公共交通の認知度向上 |

# 第3章

# 計画の目標と基本方針

# 1.地域公共交通の達成すべき目標

人口減少・少子高齢化がますます進行することを見据え、本市が抱える様々な課題に対応していくためには、自動車に依存しなくても、市民や来訪者が様々な目的の活動を行え、安全・安心して暮らせるまちを目指した交通体系の構築が必要です。

将来にわたって持続的な都市の発展・成長や暮らしやすい生活を維持していくためには、現在の『公共交通の負のスパイラル』を断ち切り、公共交通が中心となり、まちづくりと一体となった、コンパクトでネットワーク化されたまちづくりを進める必要があります。

本計画では、人口減少・少子高齢化が進行する中で、市民がそれぞれのライフスタイルを満喫し、豊かな暮らしを実現できるまちづくりをすすめ、その中で、誰もがストレスなく移動できる交通環境の実現を目指します。

| 達成すべき目標 |
| --- |
| **市民が継続的に利用したくなる<br>利便性の高い公共交通サービスを<br>安定的に提供する** |

# 2.基本方針

目標達成に向けては、本市のまちづくりとの連動を図るとともに、持続可能な移動を確保するため、多様な主体による課題解決を図ります。

また、地域の実情に応じ、新たな技術を積極的に取り入れ、利便性を高めるとともに、地域の足を守っていくという市民意識の醸成を促します。

| 基本方針Ⅰ | 基本方針Ⅱ | 基本方針Ⅲ |
| --- | --- | --- |
| **まちづくりと連動した<br>持続可能な公共交通<br>ネットワークの構築** | **地域公共交通の<br>リ・デザインによる<br>公共交通サービスの<br>アップデート** | **共創によって<br>みんなで支える<br>公共交通の実現** |

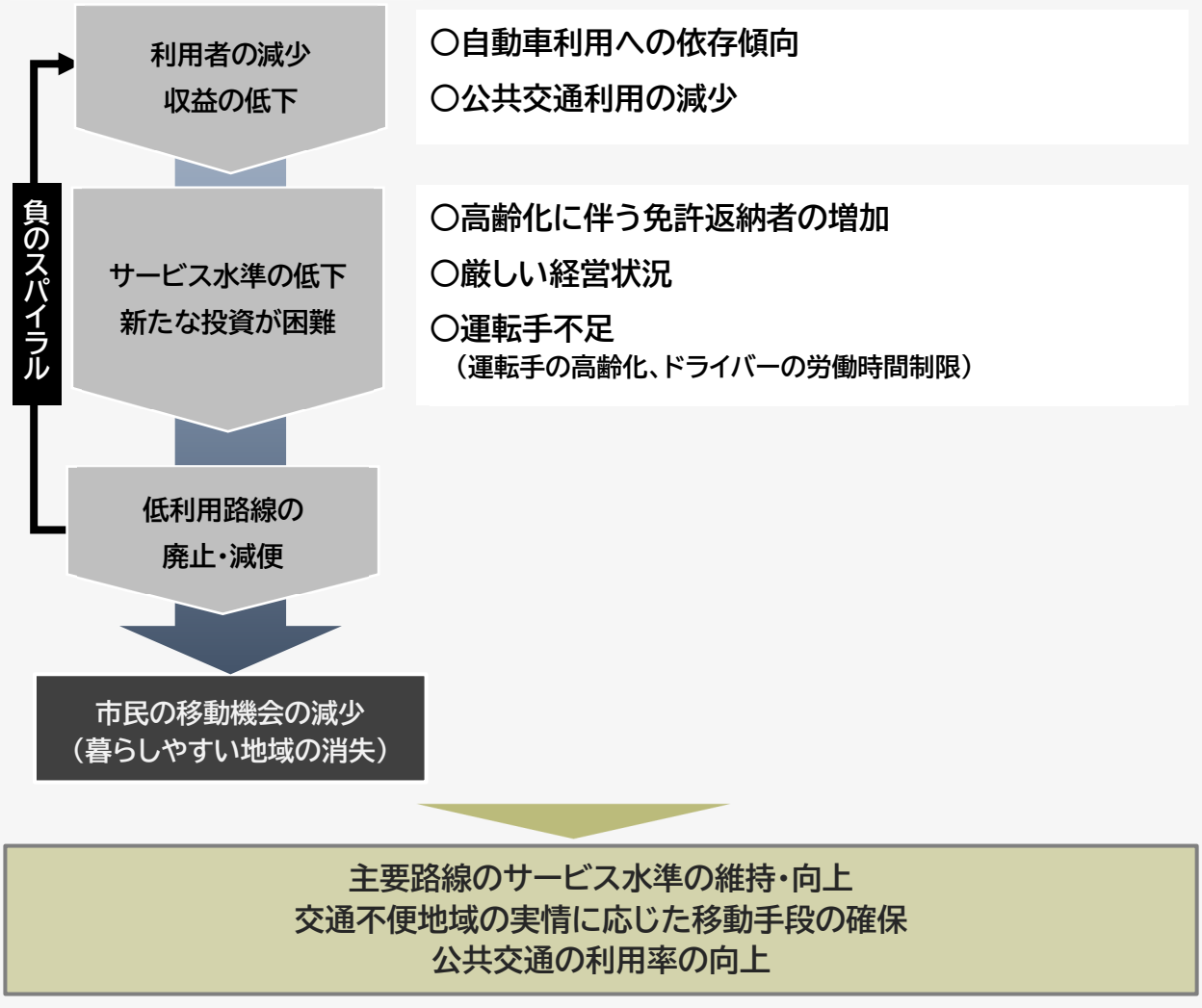
# 3.計画の目標と基本方針の検討

本市における公共交通をとりまく現状と課題を整理すると、公共交通利用者の減少、収支の低下がサービス水準の低下を招き、新たな『公共交通の負のスパイラル』に陥っている状況であり、これらを解消するため「達成すべき目標」を定め、それぞれの課題に対する３つの「基本方針」を検討しました。

## ○背景

- **人口減少と高齢化の進展**
  - ・著しい人口減少（利用者総数の減少）
  - ・高齢化の進展（移動困難者の増加）
- **まちづくりの動向**
  - ・人口の約９割が市街地地域に集中、総合支所管内においては人口密度が低く、拠点が点在（従来の公共交通サービスの維持困難）

## ○公共交通の問題構造



## ○地域公共交通活性化再生法（平成 19 年制定）

**■改正のポイント**

【平成 26 年改正】
- **まちづくりとの連携**（コンパクトプラスネットワーク）
- 面的な公共交通ネットワークの再構築

【令和 2 年改正】
- 地方公共団体による「地域公共交通計画」（マスタープラン）の作成
- 地域における協議の促進
- **輸送資源の総動員**による移動手段の確保
- 既存の公共交通サービスの改善の徹底

【令和 5 年改正】
- **「連携と協働」の促進**のための必要な事項の追加、**まちづくりとの連携**に関する記載の充実
- 地域公共交通利便増進事業の留意事項の追加

**達成すべき目標**

市民が継続的に利用したくなる
利便性の高い公共交通サービスを
安定的に提供する

| 基本方針Ⅰ | 基本方針Ⅱ | 基本方針Ⅲ |
|---|---|---|
| まちづくりと連動した<br>持続可能な公共交通<br>ネットワークの構築 | 地域公共交通の<br>リ・デザインによる<br>公共交通サービスの<br>アップデート | 共創によって<br>みんなで支える<br>公共交通の実現 |

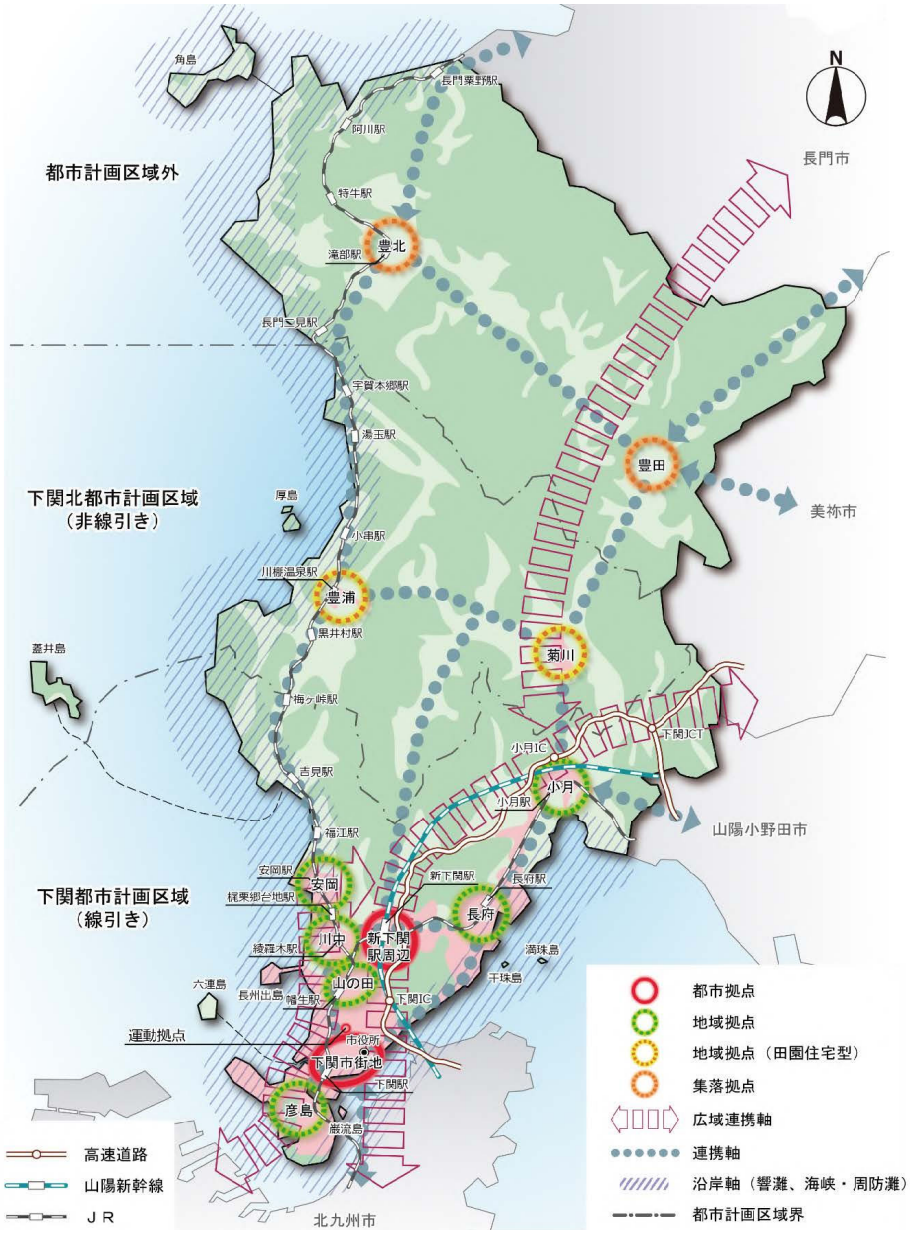
# 4.基本方針の考え方

## 1 まちづくりと連動した持続可能な公共交通ネットワークの構築

### ① 下関市における将来都市構造（コンパクトプラスネットワークのまちづくり）との連動

「下関市都市計画マスタープラン」では、将来都市構造として、以下の拠点形成（都市拠点、地域拠点、地域拠点（田園住宅型）、集落拠点）と各拠点を結び都市機能サービスを補完する連携軸の形成を目指しています。

コンパクトプラスネットワークのまちづくりの考え方に基づき、各拠点における集積を高めるとともに、各拠点間の連携軸を形成するための公共交通ネットワークの再構築と、交通結節点の強化を図ります。




資料：「下関市都市計画マスタープラン」（R4.3 下関市）

図 3.1 将来都市構造図

本市における公共交通の現状や地域が抱える社会課題等を勘案し、以下の ４ つに分けて取組の方向性を整理します。

**■都市拠点**

一定規模の人口集積を有し、観光客を含む市内外からの来訪者を背景に、複数の公共交通事業者によって、公共交通サービスが提供されています。一方で、慢性的な渋滞が発生している箇所があり、バスの速達性、定時性を妨げているほか、公共交通ネットワークの分かりにくさ、運転手不足等を背景とした減便等により、移動サービスの質・量が低下している場面も見受けられます。

こうした状況を踏まえ、当該地域では、アプリ等デジタル技術の活用やライドシェア等新たな移動手段の柔軟な検討を進め、様々な利用者ニーズに対応し、より利便性・快適性に優れたサービス提供を目指します。

**■地域拠点**

複数の公共交通事業者によりサービスが提供されているものの、人口減少や自動車への依存傾向の高さ、運転手不足等を背景とした減便等により、公共交通事業の持続可能性が課題となっています。また、他分野でも利用者の移動支援を個々に提供しているものの、人手不足等を背景に、同様な課題を抱えています。

こうした状況を踏まえ、当該地域では、地域公共交通を見直し、徹底活用することで、地域拠点の集積を高める地域公共交通を維持・確保していく必要があります。

これらの取組を推進するため、既存の路線バス・生活バス・タクシー等を維持するとともに、新たな移動手段の柔軟な検討や、交通分野と他分野との連携・協働を推進します。

**■集落拠点**

人口減少や自動車への依存傾向の高さを背景として、地域公共交通サービスの低下が続き、公共交通事業者だけでは移動手段を十分に提供することが困難となっています。

こうした状況を踏まえ、当該地域では、地域のあらゆる輸送資源を総動員することで、持続可能な地域交通を確保していく必要があります。

これらの取組を推進するため、既存の路線バス・生活バス・タクシーを維持するとともに、新たな移動手段の柔軟な検討や、交通分野と他分野との連携・協働を推進します。

**■拠点間**

今後の更なる人口減少、少子高齢化が進む中、安心して暮らせる地域を守り、次世代につないでいくためには、各拠点（都市拠点、地域拠点、集落拠点）間の連携が必要となります。

このため、既存の鉄道、路線バス等を活用し、各拠点間の連携軸を維持するとともに、交通結節点における機能強化を目指します。

また、路線によって、沿線の人口分布や都市機能、地形や旅客流動等の状況が様々であるため、地域間連携により地域創生を図るとともに、輸送安定性や災害リスクの低減等の観点も踏まえ、地域の実情に応じ長期的な視点に立った意識や課題、効果や役割分担等に関する検討を進めます。

## ② 下関市立地適正化計画及び下関市土地管理構想（豊田・豊北地域）との連携

「下関市立地適正化計画」では、長期的な視点で公共交通沿線に居住を誘導するための居住誘導区域を設定しています。土地利用密度を高めるため、居住誘導区域内における公共交通の利便性確保に努めます。

### 下関市立地適正化計画における基本的な考え方

#### ４．２　将来都市構造

**（１）基本的な考え方**

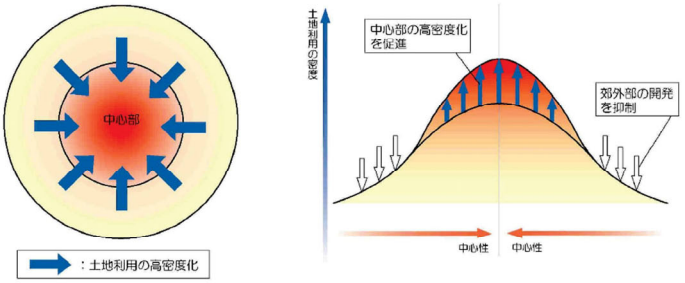
都市づくりの基本理念、基本目標の実現に向けて、都市全体として、都市拠点・地域拠点・地域拠点（田園住宅型）ごとに、拠点の性格に応じて都市機能、生活関連機能の配置・集積を行うとともに、それらの拠点間において、効果的に機能分担・連携を図りながら、土地利用密度、生活活動密度を高める集約型都市づくりを推進します。

都市拠点では、広域的に必要な高次都市機能について、相互に連携しつつ、都市機能の集積を図ります。また、地域拠点では、商業・業務等の生活利便性を高める機能の配置及び居住機能を確保し、他の拠点と連携した拠点形成を図ります。また、地域拠点（田園住宅型）では、身近な生活のよりどころとなる商業・業務等の生活関連機能の配置を行います。

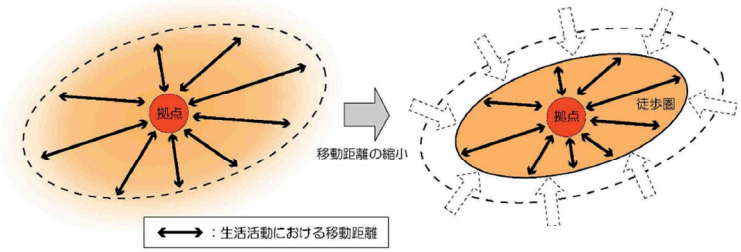
居住誘導の視点からは、各拠点周辺や交通利便性の高い幹線道路沿道へも居住機能の誘導を図るなど、日常生活を営む上で、便利で快適に生活できる地域への居住誘導を図り、人口密度を高める集約型都市づくりを推進します。

上記で示す各種機能を集積した拠点について、これらの拠点間を結ぶ公共交通の利便性の維持・向上を図ることにより、日常生活圏内において不足する機能等を相互に補完・連携しながら、都市全体として活力ある地域集約型都市の形成を目指します。また、地域集約型都市の形成を推進するにあたっては、これまで整備してきた都市基盤や公有財産等の既存ストックの有効活用を図り、拠点周辺等における土地利用密度を高めることに留意します。

■土地利用の密度を高める都市づくりのイメージ




■生活活動の密度を高める都市づくりのイメージ




資料：山口県都市計画基本方針改訂版(平成 27 年 10 月)

立地適正化計画では、以下のとおり区域を設定しています。

## 区域の位置づけ

### ●居住誘導区域

居住誘導区域とは、人口減少の中にあっても、一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるように居住を誘導する区域のことです。

### ●都市機能誘導区域

都市機能誘導区域とは、商業、医療・福祉施設等の日常生活を送る上で必要となる都市機能を都市の中心拠点等に誘導・集約することにより、これら各種サービスの効率的な提供を図る区域のことです。

「下関市土地管理構想（豊田・豊北地域）」では、都市計画区域外である豊田・豊北地域を対象として、集落拠点をはじめ、地域づくりに深く関係する農地、漁港及び周辺の集落、森林などの土地管理のあり方を含めた、まちづくりの方向性を示しています。

**下関市土地管理構想（豊田・豊北地域）における基本的な考え方**

**第２章　土地管理に関する基本構想**

**1. 土地管理に関する基本的な考え方**

農地や森林・豊かな自然と人々の暮らしが共生する、持続的な地域づくり

**2. 土地管理の目標**

**〇持続的な資源利用の確立**

・ 農林水産業の施策・取組と連携し、地域の農地や森林を適切に管理しながら、農林水産物や多様な地域資源を持続的に活用できる状況を確立する。

**〇生態系と自然環境の保全・災害に強い地域環境の構築**

・ 適切な管理を行うことにより森林の持つ公益的機能の保全を図る。
・ 自然災害の被害を最小限にするため、河川、海岸、道路などの防災機能の強化や自然災害時の輸送路などの確保を図ることで、災害に強いまちづくりを進める。
・ 集落における防災機能の強化を図り、安心して暮らせるまちづくりを進める。

**〇地域経済の発展・集落コミュニティの維持**

・ 農林水産業や観光産業、生活関連産業を基盤とした地域産業を育成し、地域の雇用を生み出すことで、地域経済の発展を図る。
・ 空き家、空き店舗については、適切な管理に向けた取組や利活用を進める。
・ 集落拠点周辺ではまちの機能、日常生活サービスの提供を維持する。

土地管理構想（豊田・豊北地域）では、以下のとおり区域を設定しています。

## 区域の位置づけ

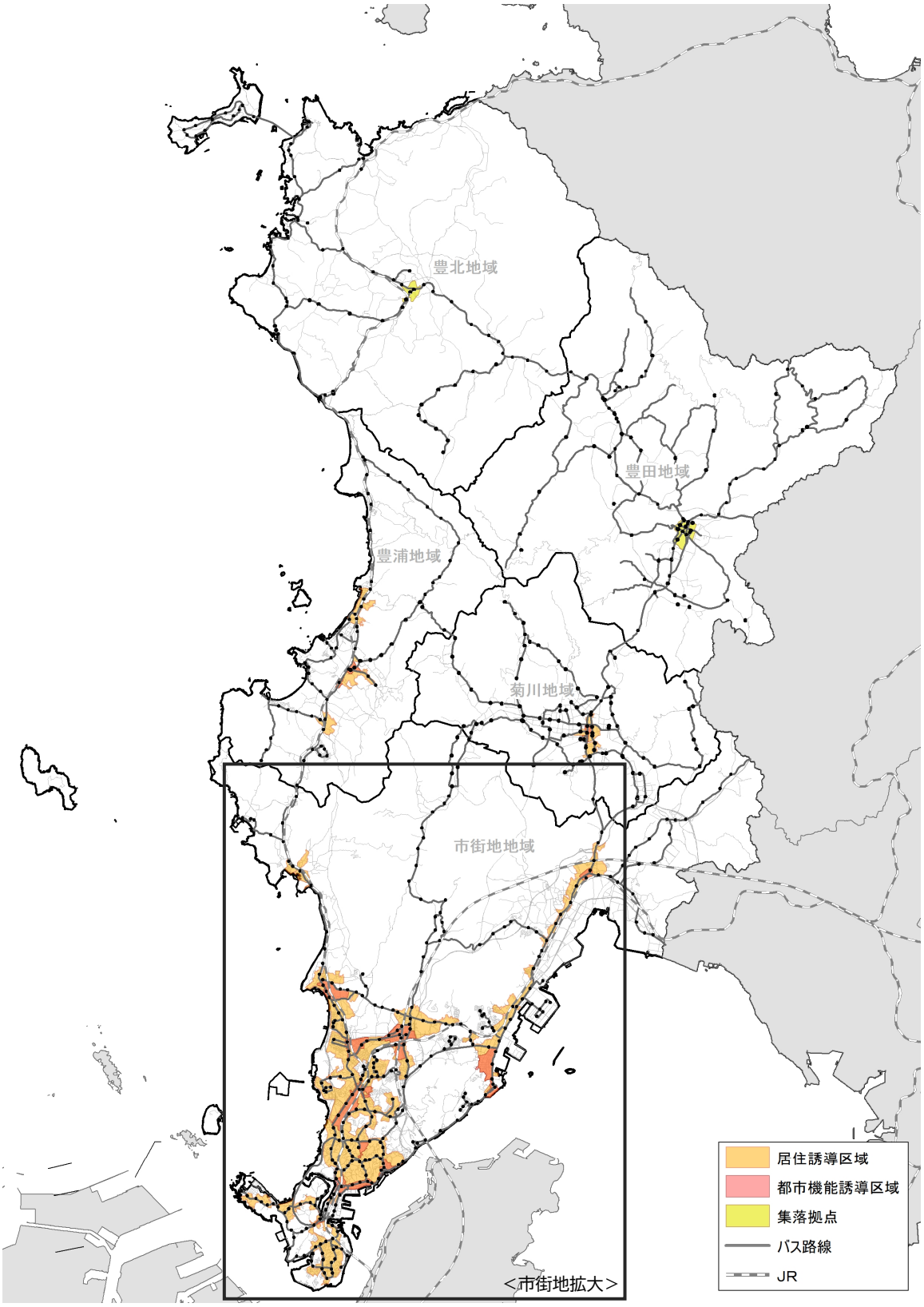
**●集落拠点**

集落拠点とは、身近な地域における日常生活サービス維持のための拠点として位置付けられ、集落ごとに小さな拠点の形成を図る区域のことです。

「下関市立地適正化計画」及び「下関市土地管理構想（豊田・豊北地域）」（以下、「立地適正化計画等」という。）において設定されている「居住誘導区域」、「都市機能誘導区域」及び「集落拠点」（以下、「居住誘導区域等」という。）の位置を次頁に示します。

## ■ 居住誘導区域等の設定

＜市域全体＞

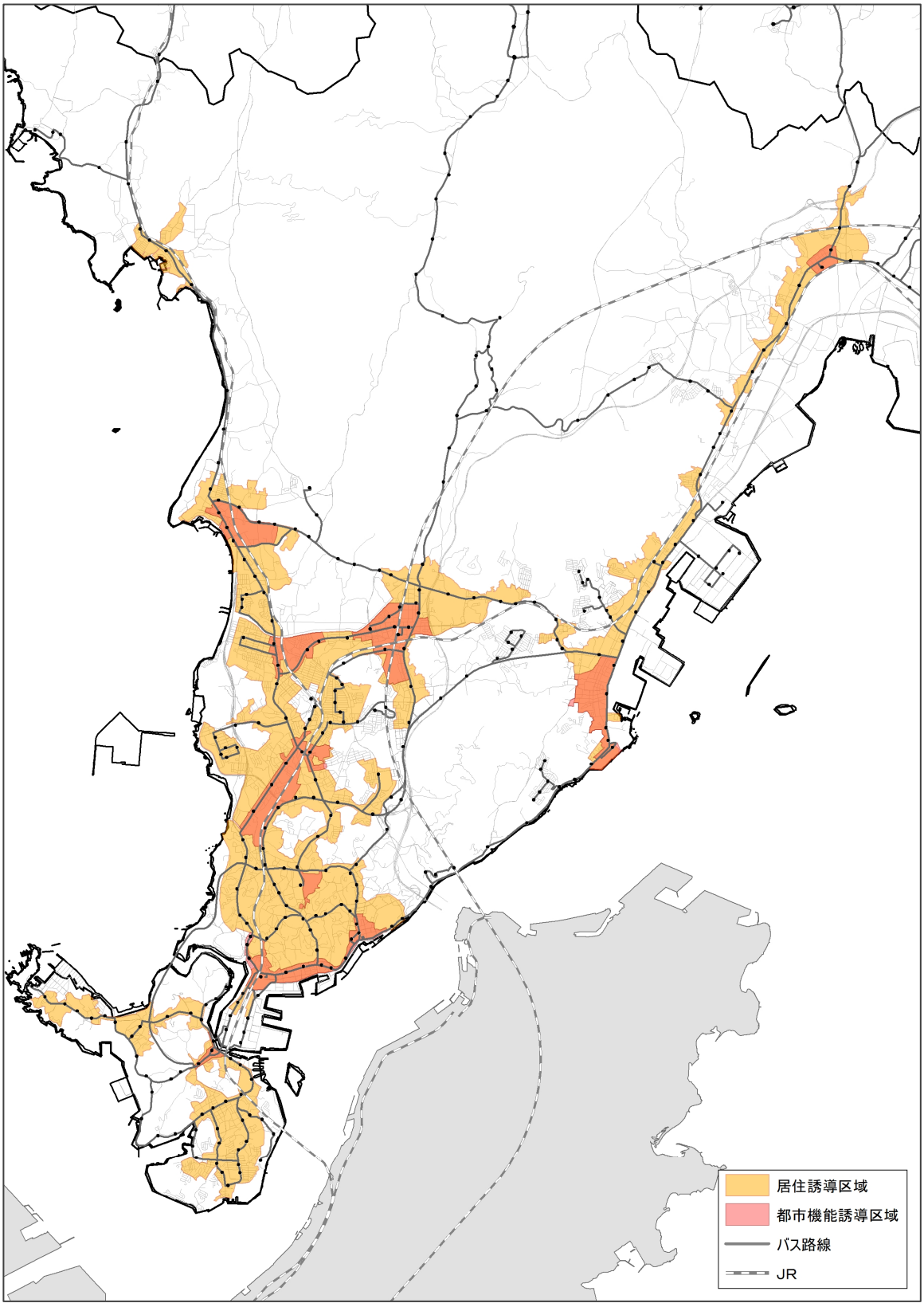



資料：R4 鉄道データ（国土数値情報）、サンデン交通 GTFS データ（R6.3 時点）、
ブルーライン交通 GTFS データ（R6.4 時点）、下関市生活バス HP、
下関市都市計画基礎調査結果（令和4年度）、下関市

図 3.2 居住誘導区域等の設定

## ■ 居住誘導区域等の設定（市街地拡大）

＜市街地拡大＞




資料：R4 鉄道データ（国土数値情報）、サンデン交通 GTFS データ（R6.3 時点）、
ブルーライン交通 GTFS データ（R6.4 時点）、下関市生活バス HP、
下関市都市計画基礎調査結果（令和4年度）、下関市

図 3.3 居住誘導区域等の設定（市街地拡大）

また、立地適正化計画等では、各区域のエリアについて、以下の基準に基づき設定してします。

## 設定基準

### ●居住誘導区域

居住誘導区域は、鉄道駅の利用圏（半径 800m）及び運行本数がおおむね片道 30 本/日以上のバス路線上のバス停の利用圏（半径 300m）に設定しており、将来にわたって一定のサービス基準で公共交通を維持すべき区域となっています。

### ●都市機能誘導区域

都市機能誘導区域は、拠点の核（※）となる施設からの徒歩圏（半径800m圏内）を基本的な範囲とし、公共交通の利便性、用途地域、都市機能の集積状況等を勘案した区域となっています。

（※）拠点の核

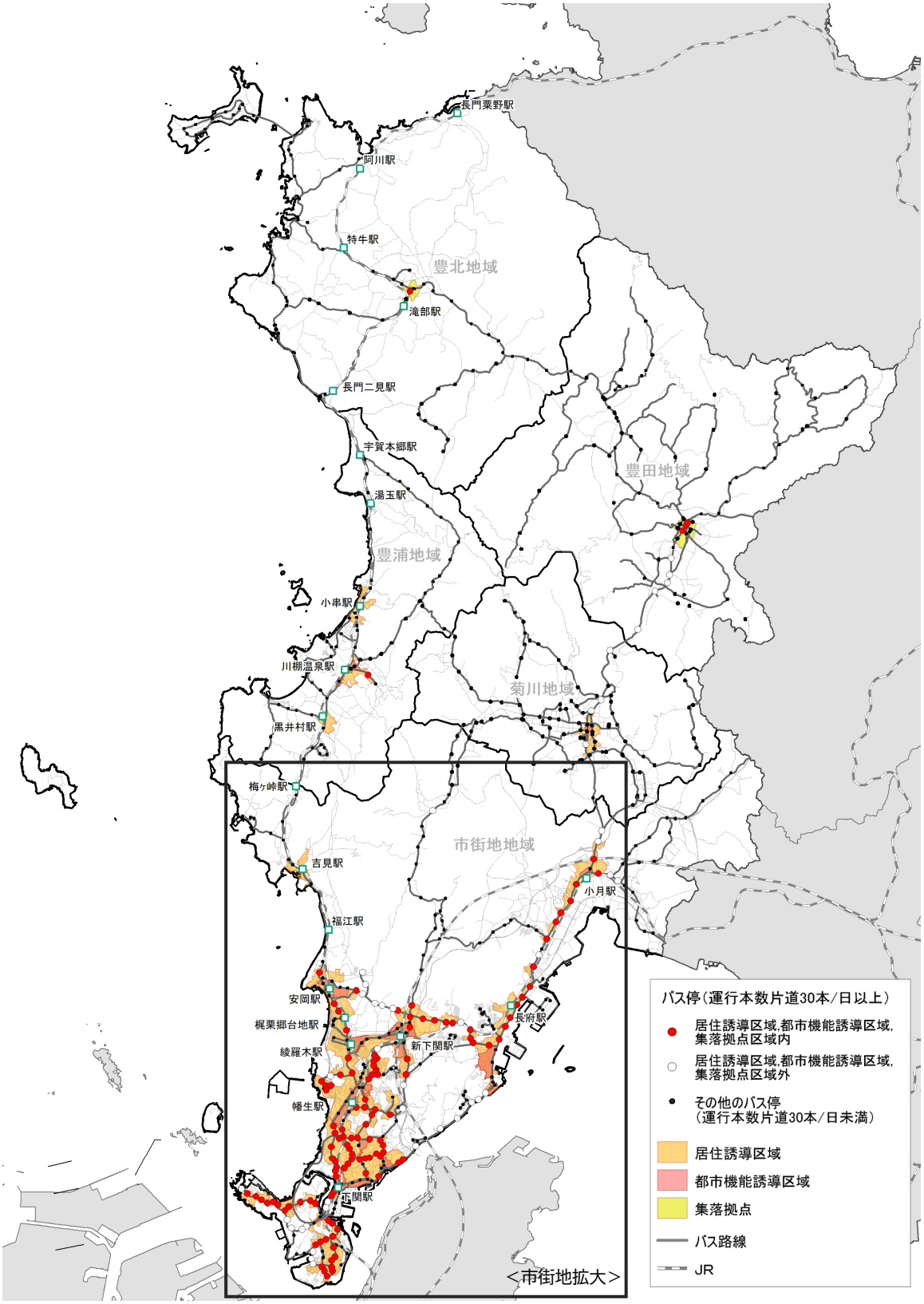
| 都市拠点 | | | 地域拠点 | | | | | | 地域拠点（田園住宅型） | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 中心市街地（下関駅～唐戸） | 新下関駅周辺 | 運動拠点（下関運動公園） | 山の田 | 彦島 | 長府 | 小月 | 川中 | 安岡 | 豊浦 | 菊川 |
| 下関駅 | 新下関駅 | 下関運動公園 | 幡生駅 | 彦島支所 | 長府支所 | 小月駅 | 綾羅木駅 | 安岡駅 | 川棚温泉駅 | 菊川総合支所 |

### ●集落拠点

区域設定の基本的な方針は、豊田・豊北地域の支所周辺エリアで、日常生活サービス施設が立地しやすく、公共交通や自家用車でアクセスしやすいエリア（主要幹線道路、幹線道路の沿道300m、バス停留所から 300m圏）や、すでに日常生活サービス施設が連担して立地するエリアとしています。

## ■ 居住誘導区域等における鉄道駅及びバスの運行状況

＜市域全体＞

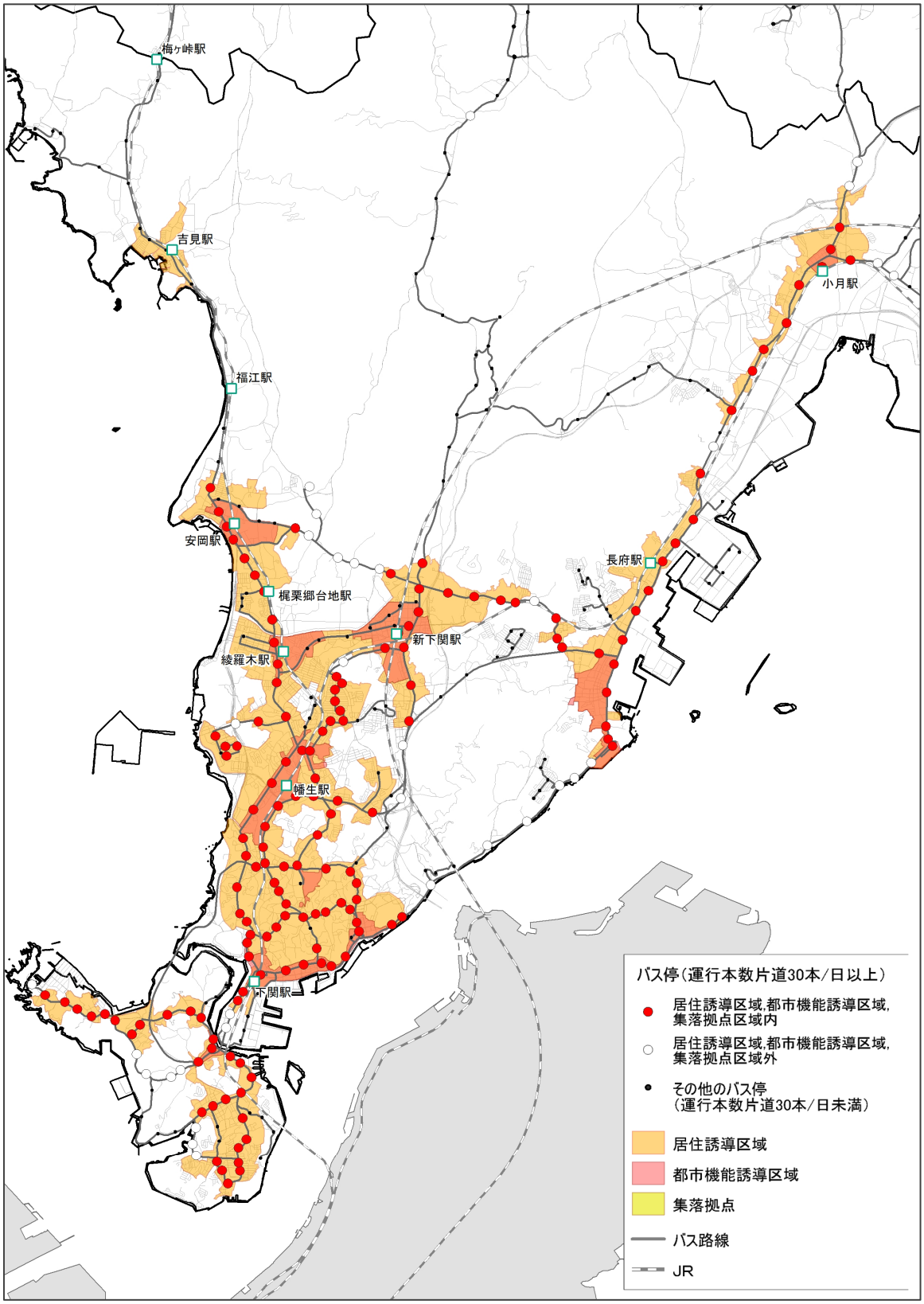



資料：R4 鉄道データ（国土数値情報）、サンデン交通 GTFS データ（R6.3 時点）、ブルーライン交通 GTFS データ（R6.4 時点）、下関市生活バス HP、下関市都市計画基礎調査結果（令和4年度）、下関市

図 3.4 居住誘導区域等における鉄道駅及びバスの運行状況

## ■ 居住誘導区域等における鉄道駅及びバスの運行状況

＜市街地拡大＞




資料：R4 鉄道データ（国土数値情報）、サンデン交通 GTFS データ（R6.3 時点）、ブルーライン交通 GTFS データ（R6.4 時点）、下関市生活バス HP、下関市都市計画基礎調査結果（令和4年度）、下関市

図 3.5 居住誘導区域等における鉄道駅及びバスの運行状況（市街地拡大）

### ③ 持続可能な公共交通ネットワークの構築

本市「都市計画マスタープラン」や「立地適正化計画等」と連携し、コンパクトプラスネットワークのまちづくりを推進するため、表 3-1 のとおり、公共交通ネットワークを分類し、その位置づけや方向性を明示します。

また、分類した路線については、それぞれの役割に応じて、路線の再編を進めながら、サービス水準の向上や地域の実情に応じた様々な交通モードにより、維持・確保を図っていきます。

表 3.1 公共交通ネットワークの分類

| 分類 | 区間（※1） | 方向性 |
|---|---|---|
| 幹線 | ●JR 山陽本線、JR 山陰本線<br>●下関市都市計画マスタープランにおける<br>・都市拠点同士を結ぶ主要路線<br>・都市拠点と地域拠点を結ぶ主要路線<br>・都市拠点と集落拠点を結ぶ主要路線<br>●下関市立地適正化計画における都市機能誘導区域及び居住誘導区域の区域内を運行し、運行本数が片道概ね 30 本／日以上の路線 | 交通モード：鉄道、路線バス<br>・路線の維持・確保<br>・サービス水準の維持・向上<br>・利便性の向上<br>・結節機能強化 |
| 支線 | ●下関市都市計画マスタープランにおける<br>・都市拠点同士を結ぶ幹線以外の路線<br>・都市拠点と地域拠点を結ぶ幹線以外の路線<br>・都市拠点と集落拠点を結ぶ幹線以外の路線<br>・地域拠点同士を結ぶ路線<br>・集落拠点同士を結ぶ路線<br>●本市拠点と隣接他市を結ぶ路線<br>●特定の都市機能施設（※2）へアクセスすることを目的とした路線 | 交通モード：路線バス、生活バス等<br>・幹線を補完<br>・必要なサービス水準を検討し、路線の維持・確保 |
| 生活交通 | ●上記の幹線及び支線に属さない路線 | 交通モード：路線バス、生活バス、タクシー等<br>・日常生活機能の維持・確保<br>・交通不便地域における移動を確保 |

※1：幹線・支線の区間については、表中に示すいずれかに該当する路線とする。
※2：特定の都市機能施設とは、病院、商業施設等をいう。

本市における路線の分類イメージは図 3.6 のとおりです。

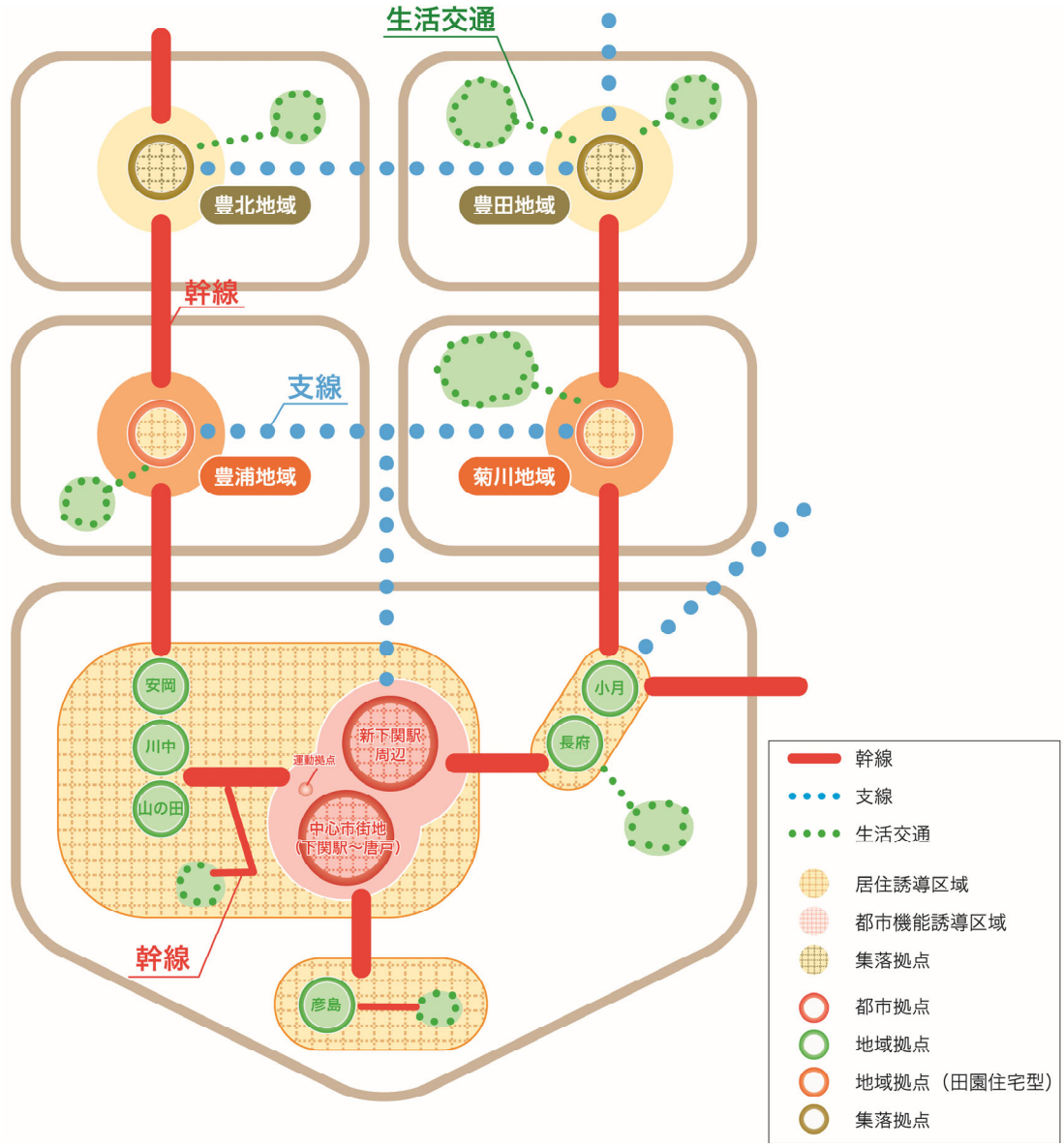



図 3.6　公共交通ネットワークの分類イメージ

## 公共交通ネットワークの分類

３つの都市拠点である「中心市街地（下関駅～唐戸）」、「新下関駅周辺」及び「運動拠点」における高い都市機能を市域全体の各拠点から享受でき、かつ、各地域における多様な機能を相互に共有できる骨格となる地域間ネットワークを構築します。

### ●幹線

市街地地域～豊浦・豊北地域における JR 山陰本線、市街地地域～小月地域における JR 山陽本線を幹線として位置づけるとともに、市街地地域～豊浦地域間、市街地地域～菊川・豊田地域間における主要なバス路線についても幹線として位置づけます。
また、居住誘導区域及び都市機能誘導区域内の利便性を高める路線についても幹線として位置づけます。

### ●支線

菊川～豊浦地域間、豊田～豊北地域間および市街地地域～菊川・豊浦地域間や、隣接する長門市、美祢市、山陽小野田市間を結ぶ路線を支線として位置づけ、その需要量に応じ、路線バスや生活バス等による連携を図ります。

その他、幹線を補完する路線についても、支線として位置づけます。

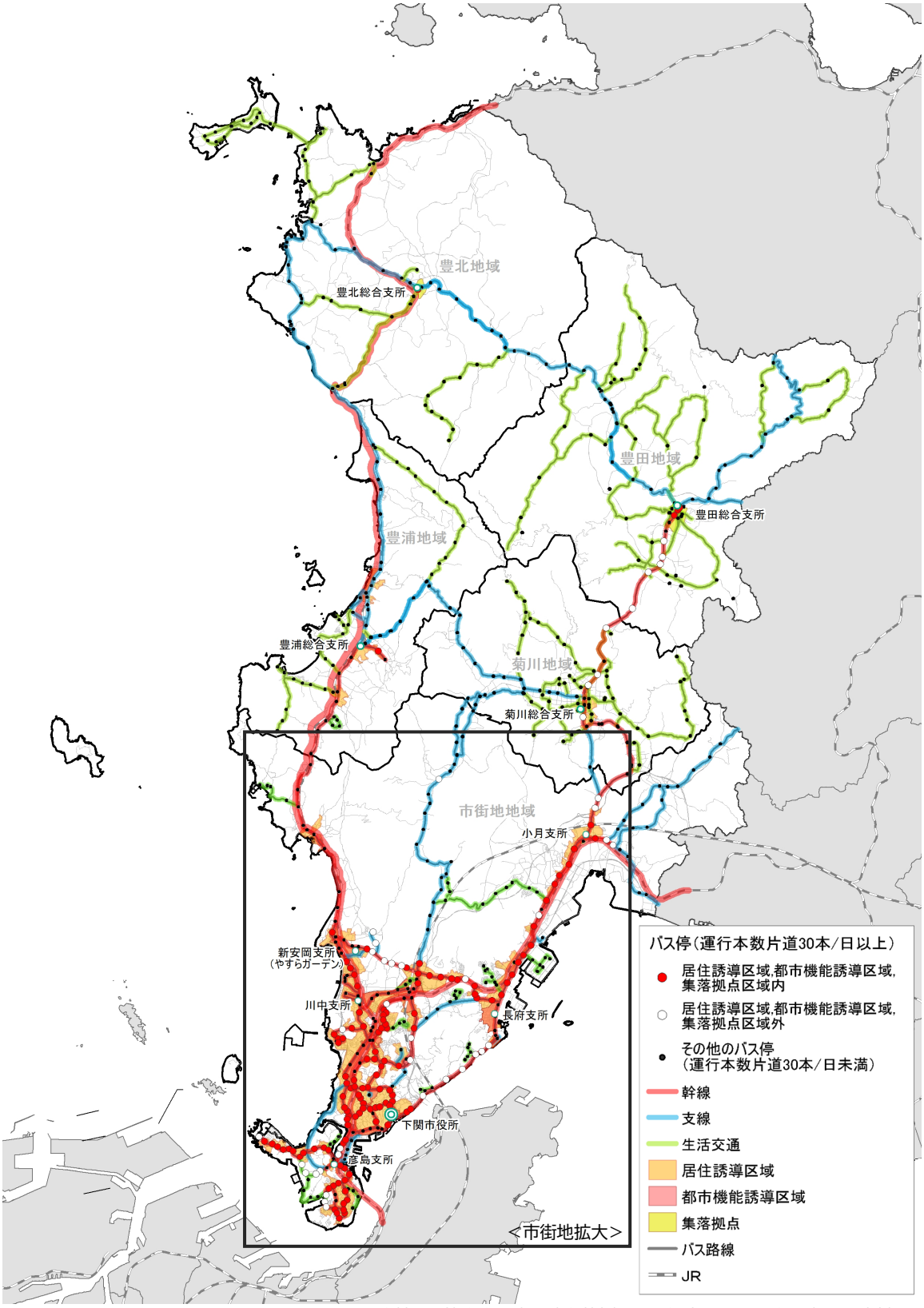
### ●生活交通

各地域内においては、拠点となる施設（支所周辺等）までのアクセスを維持・確保し、地域内における集積性を高めるとともに、日常生活機能の維持や交通不便地域における移動を確保できる地域内ネットワークを構築します。

地域内ネットワークの検討に当たっては、地域の実情に合わせた交通手段の見直しにより、利便性・効率性・持続性の高い公共交通ネットワークを構築します。

## ■ 公共交通ネットワーク図

＜市域全体＞

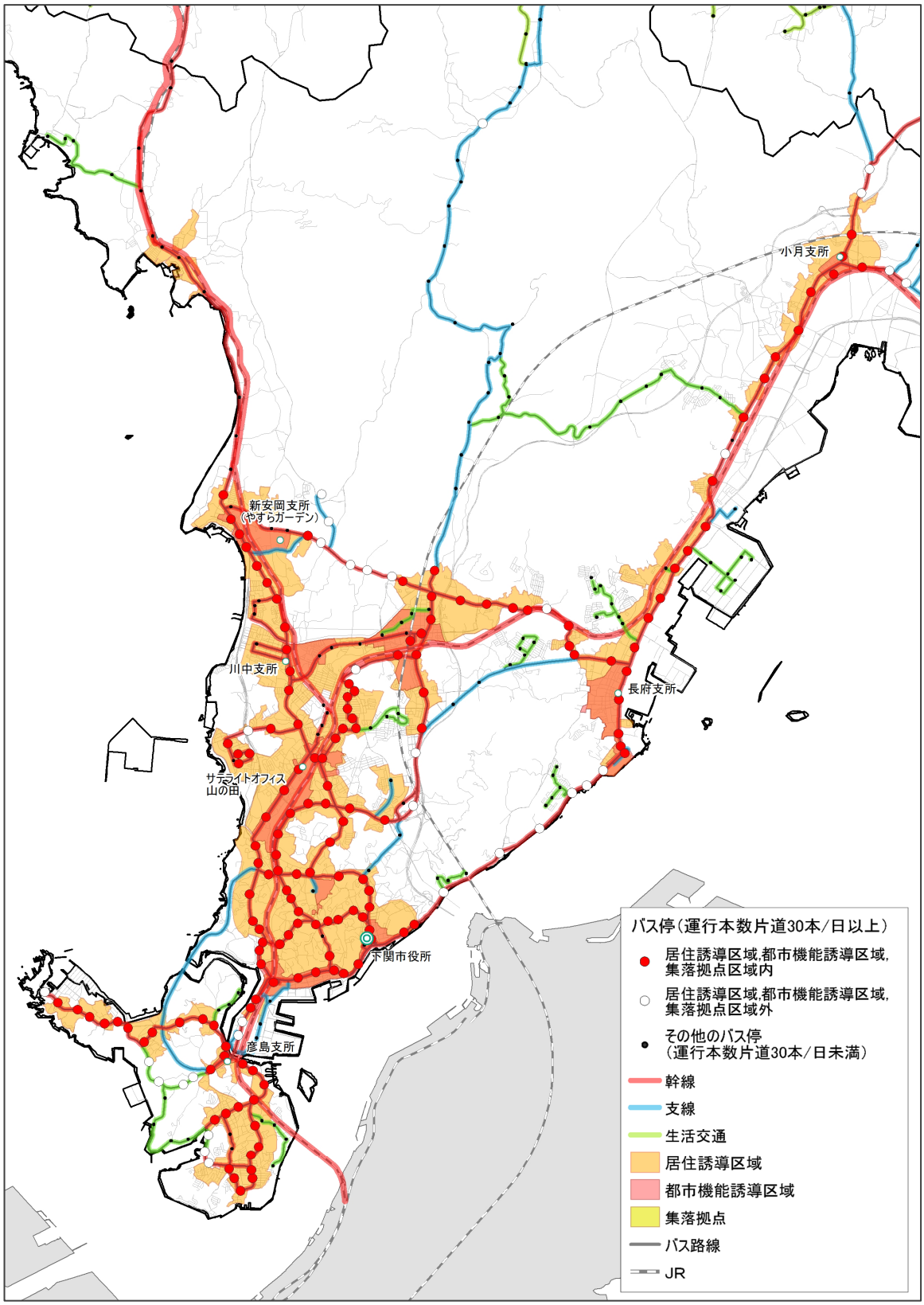



資料：R4 鉄道データ（国土数値情報）、サンデン交通 GTFS データ（R6.3 時点）、
ブルーライン交通 GTFS データ（R6.4 時点）、下関市生活バス HP、
下関市都市計画基礎調査結果（令和4年度）、下関市

図 3.7 公共交通ネットワーク図

## ■ 公共交通ネットワーク図

＜市街地拡大＞




資料：R4 鉄道データ(国土数値情報)、サンデン交通 GTFS データ(R6.3 時点)、
ブルーライン交通 GTFS データ(R6.4 時点)、下関市生活バス HP、
下関市都市計画基礎調査結果(令和4年度)、下関市

図 3.8 公共交通ネットワーク図（市街地拡大）

## ■ 公共交通ネットワーク図

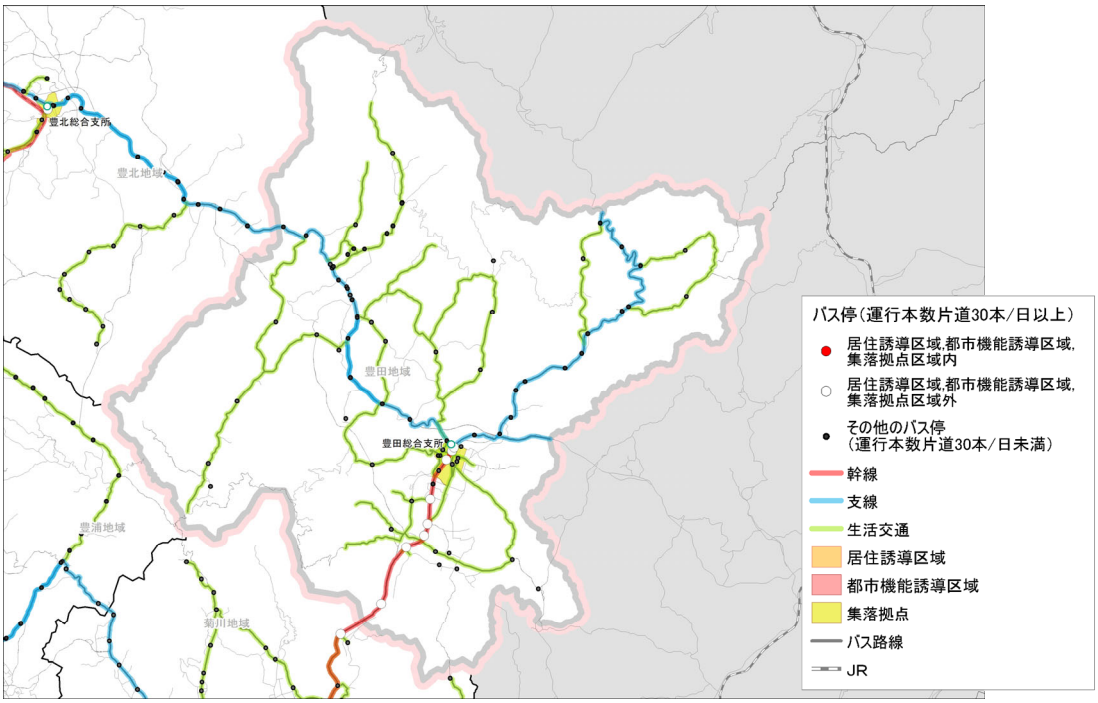



図　3.9 公共交通ネットワーク図（豊田地域拡大）

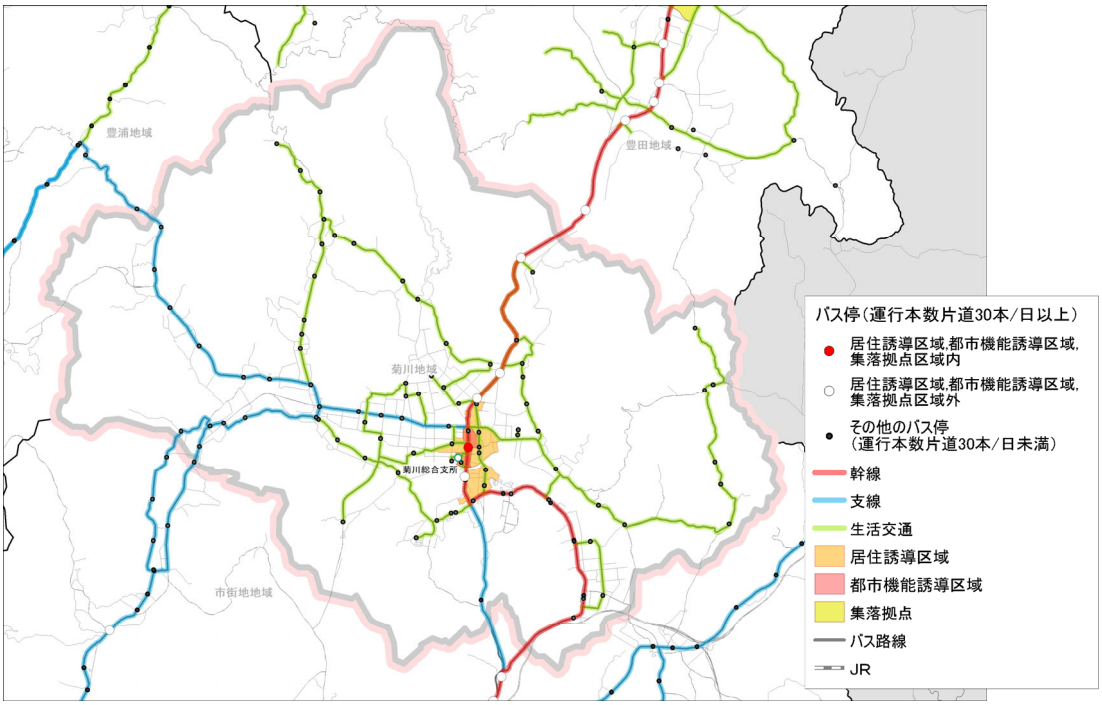



図　3.10 公共交通ネットワーク図（菊川地域拡大）

## ■ 公共交通ネットワーク図

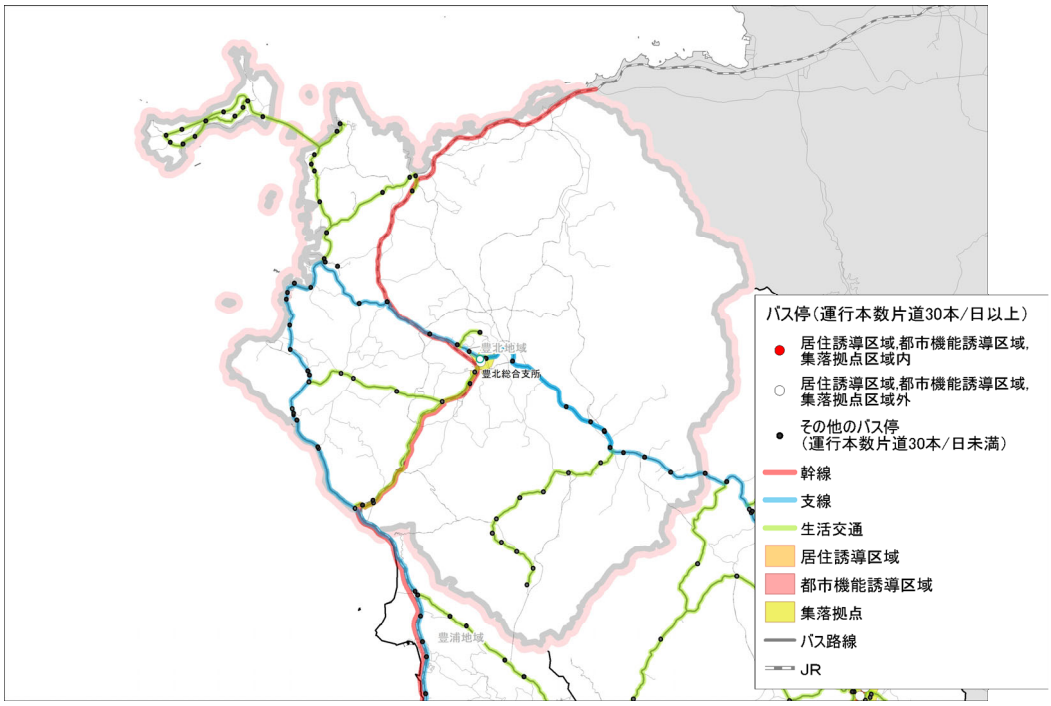



図　3.11 公共交通ネットワーク図（豊北地域拡大）

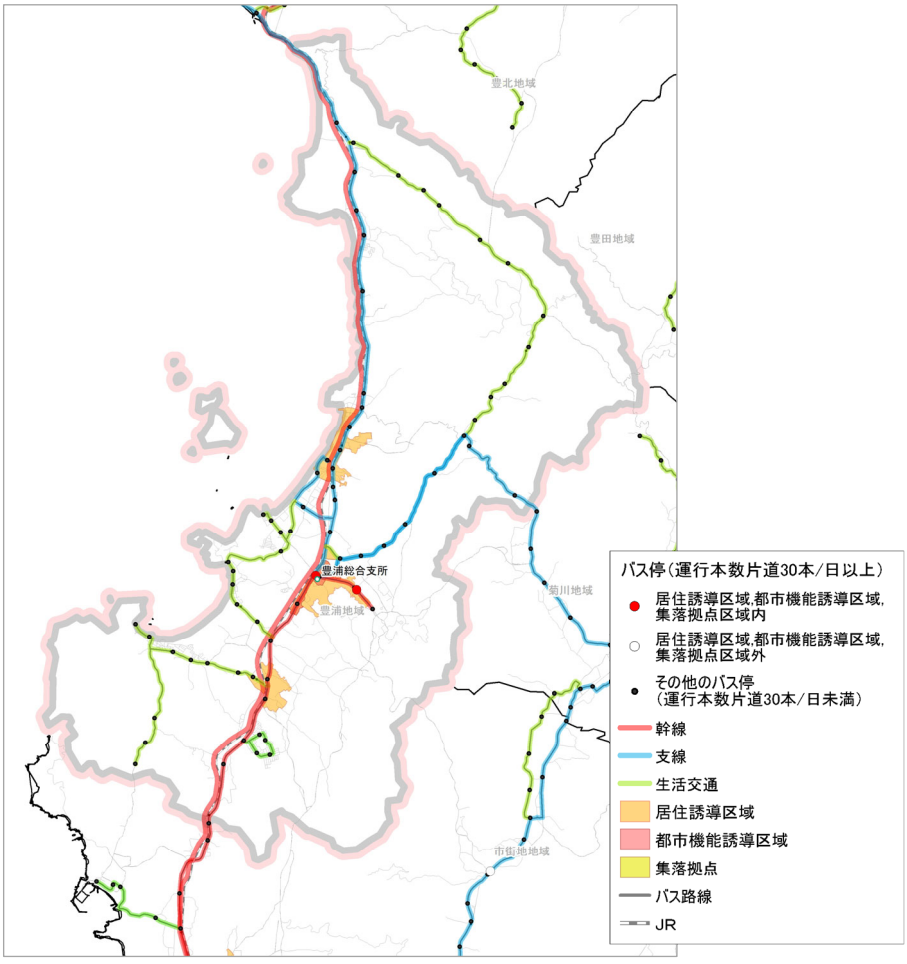


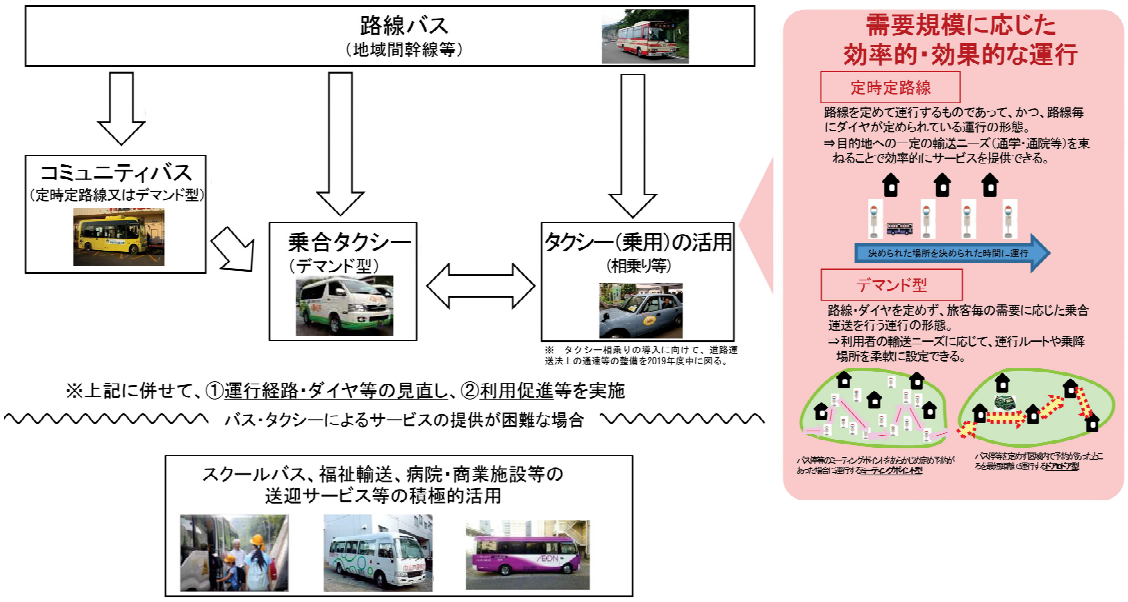

図　3.12 公共交通ネットワーク図（豊浦地域拡大）

## 2 地域公共交通のリ・デザインによる公共交通サービスのアップデート

### ① 既存の地域公共交通のアップデート

本市の公共交通を将来的にも維持するためには、従来の公共交通体系をアップデートし、最大限活用を図るとともに、多様な関係者の連携・協働を通じ、地域の移動手段を維持・確保し、より利便性・生産性・持続可能性の高い姿への再構築(リ・デザイン)に向けて取り組んでいく必要があります。

そのため、各路線の位置づけ・役割や利用者ニーズに応じて、鉄道・バス・タクシーといった既存の公共交通に加え、スクールバス・福祉輸送等の地域の輸送資源を総動員して、移動手段の確保、利便性の向上を目指します。




資料：「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き［理念編］」(R5.10)

図 3.13 既存公共交通のアップデートのイメージ

## ② 新技術・新制度・デジタル技術の活用

地域交通のリ・デザインに向け、ライドシェアの導入を推進します。

| 公共ライドシェア<br>（自家用有償旅客運送） | 日本版ライドシェア |
|---|---|
| 市町村やNPO法人が自家用車で提供する<br>有償の旅客運送<br>交通空白地で運送するものと<br>福祉のために運送するものの２つがある | タクシー事業者の管理下で自家用車・一般<br>ドライバーを活用したライドシェア<br>タクシーが不足する地域・時期・時間帯を<br>特定して不足分を供給 |







資料：国土交通省「交通空白」解消本部Ｘを参考に作成

図 3.14 ライドシェアのしくみ

また、MaaS（マース）、自動運転、タクシーのキャッシュレス化や配車アプリの導入、AI オンデマンド交通の運行等の新技術・デジタル活用により、新たな交通サービス導入や利便性の向上と効率化を図ります。

さらには、観光分野と連携し、観光客等市外からの来訪者にも積極的に公共交通を利用してもらえるような取組についても推進します。

○MaaS（マース）




○自動運転



○キャッシュレス化




出典：「Impress Watch」2020年7月29日付記事

現金無しで運賃を収受
→お釣りの収受等の負担軽減

○タクシーの配車アプリの導入



スマートフォンによるタクシーの予約
→実車率・供給力の向上

○AI オンデマンド交通



AIを活用した効率的なルーティング
→利用者予約に対してリアルタイムに最適な配車の実現

資料：「地域公共交通の「リ・デザイン」」国土交通省
「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き［実践編］」（R5.10）

図 3.15 新技術・デジタル技術の活用例

### ③ 交通モードの方向性

各地域に存在する従来の公共交通体系をアップデートし、最大限活用するとともに、地域課題等に応じた新たな交通サービス導入を検討します。

表 3.2　交通モードの方向性

| 交通モード | 方向性 |
|---|---|
| **【鉄道】** | 市域全体を幹線として位置付け、将来的にも維持します。<br>特に、都市拠点における主要駅や各地域拠点の最寄り駅については、幹線と支線・生活交通との交通結節機能の充実や、徒歩・自転車でのアクセス向上、バリアフリー化等についても取組を進め、鉄道駅の拠点性強化を推進します。 |
| **【路線バス】** | 都市拠点と地域拠点間を連絡する路線や、居住誘導区域内を高頻度で運行し、利便性を高める路線を維持・確保していきます。<br>既存路線網の再編を促進するとともに、存続が困難となった路線については、サービス水準の見直しや他の交通モードへの転換、自動運転等新たな技術や移動手段の導入を検討していきます。 |
| **【生活バス】** | 各地域における利用実態を把握しながら、地域ニーズに応じた運行体系への再編や AI による配車・運行、他交通モードへの転換等を柔軟に検討し、地域内の移動サービスを維持していきます。 |
| **【タクシー】** | タクシーを公共交通として位置付け、市街地地域では、デジタル等の活用により、その利便性を高めるとともに、公共交通の空白地域・時間帯をカバーするため、グループタクシーや乗り合いタクシー等新たな交通サービス導入も検討し、地域ニーズに応じた、きめ細やかな公共交通サービスとして維持できるよう支援していきます。<br>また、観光等他分野との連携を進めるとともに、キャッシュレス決済システムの導入等による利便性向上を推進します。 |
| **【その他】** | 既存の交通モードで公共交通サービスの提供が困難な地域・時間帯については、地域コミュニティ交通サービスの導入、福祉サービス等地域の輸送資源を総動員し、移動手段の確保を目指します。<br>また、MaaS（マース）や自動運転、ライドシェア等、新たな交通サービス・技術の導入、デジタル活用を推進し、地域公共交通の利便性向上と効率化に取り組みます。 |

# 3 共創によってみんなで支える公共交通の実現

## ① 多様な主体との連携・協働

持続可能な公共交通を実現するため、多様な主体との連携・協働の取組を進める必要があります。

そのため、あらゆる関係者の意識を改革するための環境の醸成、連携・協働の取組を実装し、地域交通のリ・デザインを進めます。

〇官民の共創（エリアー括協定運行等）

〇他分野を含めた共創（医療・福祉等垣根を超えた連携事業）




資料：「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き［実践編］」（R5.10）

図 3.16　連携・協働のイメージ

**【参考】 豊浦・豊北地区（NPO 法人による運行サービス）**

豊浦・豊北地域において、NPO 法人による医療機関、商業施設への無料送迎車の運行サービスが 10 系統提供されています。




資料：NPO 法人高齢者にやさしい町づくりネットワーク・豊浦

図 3.17　NPO 法人による運行サービス

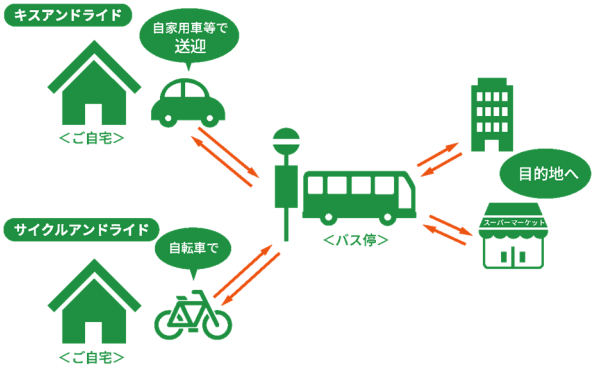
## ② 市民意識の醸成

過度な自動車依存の状況から脱却するために、サイクルアンドライドやキスアンドライド等の自動車以外の移動手段を選択する意識を醸成し、鉄道駅や最寄りバス停までのアクセス性の向上や、人にも環境にもやさしいまちの形成を目指します。

公共交通利用に対する市民意識の醸成を図るイベントや情報提供等を行い、公共交通への転換・利用機会の増加を促します。

また、環境配慮型車両・設備等の導入により、環境負荷を低減する取組を推進することで、持続可能な公共交通の実現を目指します。

■サイクルアンドライド、キスアンドライドの推進




■公共交通に関するイベントやキャンペーンの実施



しものせき海響グルメフェス
チャリティバザー開催の様子
（写真は 2023 年）



記念パネル展示
（山口宇部空港）

資料：サンデン交通

■環境配慮型車両・設備等の導入













資料：「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き［実践編］」（R5.10）

図 3.18 市民意識の醸成に関する取組例

# 5.地域別の方向性

本市は、1 市 4 町の合併によって現在の市域が形成されており、それぞれの地形、文化、産業、都市機能等を有し、歴史的なまちが成り立っています。

地域別に、公共交通の現状や地域が抱える社会課題等を勘案し、それぞれの地域で必要な施策の方向性を位置づけることで、市民が将来にわたって持続的に利用できる公共交通体系の維持・確保を進めます。

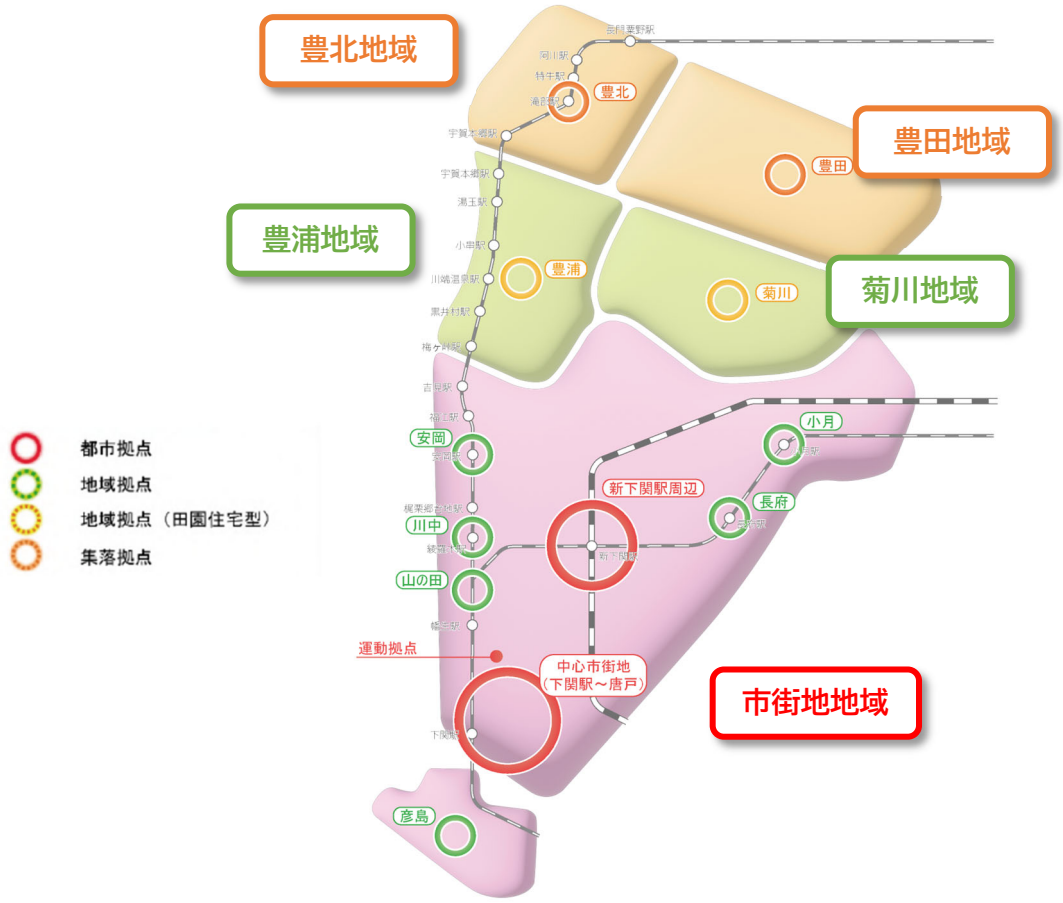



図 3.19 地域別の拠点配置状況

## 1）市街地地域

**【現状】**

３つの都市拠点である「中心市街地（下関駅～唐戸）」、「新下関駅周辺」及び「運動拠点」と、６つの地域拠点である「彦島」、「長府」、「小月」、「川中」、「安岡」及び「山の田」を有しています。

**（都市拠点）**

JR 下関駅、JR 新下関駅及び下関 IC 等の広域交通拠点に加え、周辺に行政・公共施設や病院、スポーツ・レクリエーション、教育、商工業、娯楽施設等、主要な施設が集積しており、高い都市機能を有しています。

路線バスは、その多くが JR 下関駅を起終点とし、運行しているものの、複数の路線が乗り入れることによる分かりにくさ、運転手不足等を背景とした廃止・減便、最終バスの時刻繰り上げ等により、移動サービスの質・量が低下している場面も見受けられます。また、慢性的な渋滞が発生している箇所があり、バスの速達性・定時性を妨げる要因となっています。

地域内のタクシー事業者は 44 社あり、比較的利便性は高いものの、予約システムや決済方法については、各社異なるサービス提供を行っています。

**（地域拠点）**

各支所または鉄道駅周辺を中心に地域拠点を形成しています。主に JR 山陽本線、JR 山陰本線、及び路線バスにより、地域拠点と都市拠点を連絡し、その高次都市機能を享受・支援しています。

一方で「彦島」「長府」については、支所と最寄り鉄道駅が離れており、その間の路線バスによる連携が重要となっています。JR 小月駅についても、隣接する菊川総合支所の最寄り駅として、その間の連携が重要となっています。

また、JR 幡生駅周辺は、新下関市立病院の建設候補地となっています。

**【施策の方向性】**

**（都市拠点）**

JR 下関駅、JR 新下関駅を広域の交通結節点とし、JR 山陽新幹線、JR 山陽本線、JR 山陰本線により、他都市及び都市拠点と地域拠点とを結ぶ連携軸を形成します。交通結節点においては、バリアフリー化等、利便性向上を図るとともに、乗り継ぎしやすいダイヤ設定や乗り継ぎ割引による負担軽減等を推進します。

拠点内においては、現在のサービス水準を維持するとともに、慢性的な渋滞箇所への対策等、地域特有の課題に取り組みます。

都市拠点の高次都市機能の集積・強化を図るため、駅を中心に都市機能誘導区域内における周遊性を高め、まちづくりと一体となった都市の魅力を高める施策を推進します。

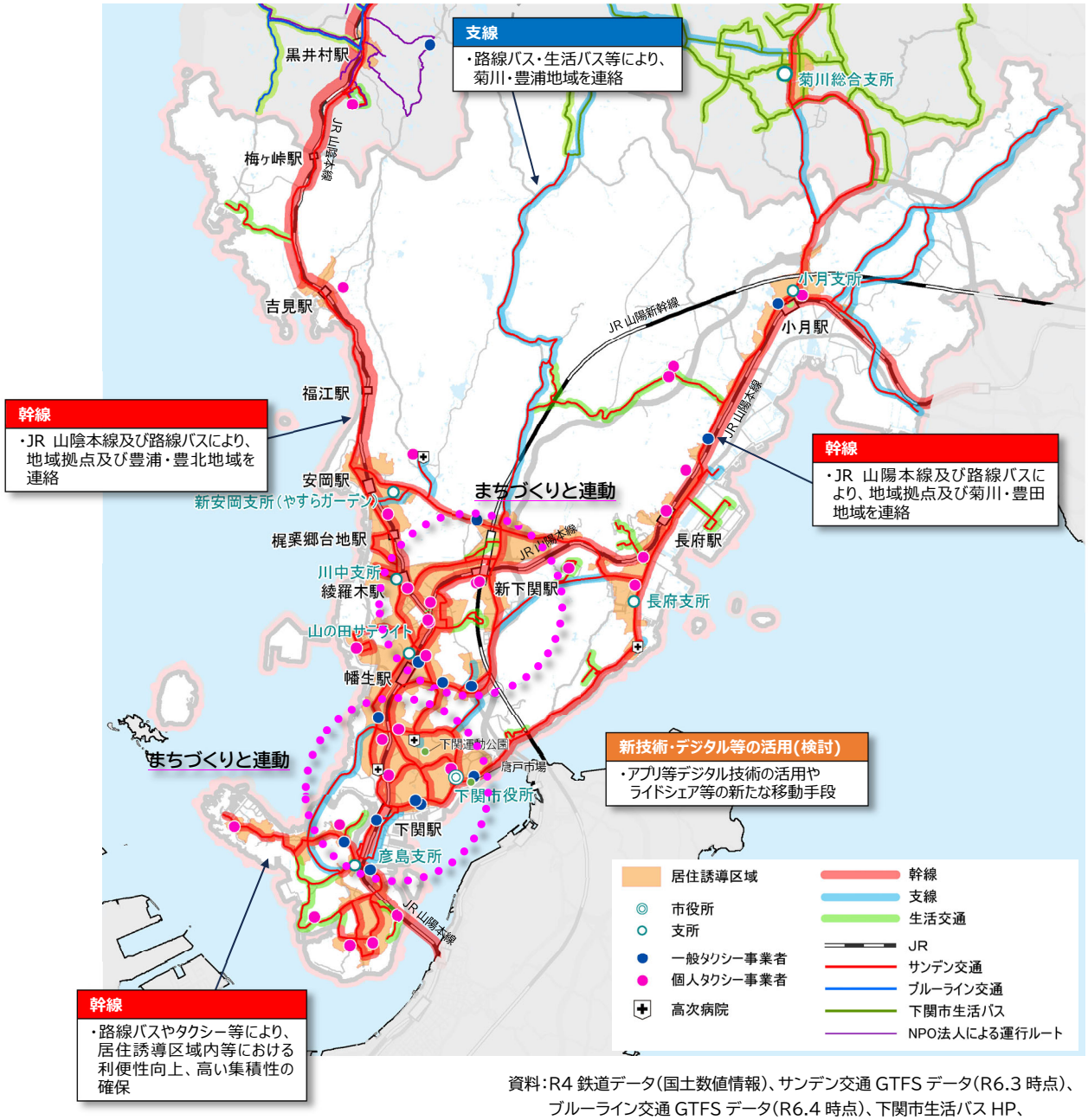
利便性の高い公共交通サービスを提供するため、アプリ等デジタル技術の活用やライドシェア等、新たな移動手段の柔軟な検討を進め、観光客を含む様々な利用者ニーズへの対応を目指します。

**（地域拠点）**

各地域拠点については、最寄り駅から JR 山陽本線・JR 山陰本線及びバス路線を用いて都市拠点へアクセスし、その都市機能を支えます。地域拠点と最寄り駅が離れている「彦島」「長府」および菊川総合支所の最寄り駅である JR 小月駅については、拠点と最寄り駅とのアクセス維持・強化に努めます。

各地域の拠点までのアクセスを強化するため、路線バス等の既存の公共交通の再編を進めるとともに、最寄り駅までのサイクルアンドライドやキスアンドライドを推進し、各地域拠点の集積性を高めます。

また、新下関市立病院の建設候補地となっている JR 幡生駅周辺については、バリアフリー化と合わせ、公共交通ネットワークの再編を検討します。




資料：R4 鉄道データ（国土数値情報）、サンデン交通 GTFS データ（R6.3 時点）、ブルーライン交通 GTFS データ（R6.4 時点）、下関市生活バス HP、下関市都市計画基礎調査結果（令和4年度）、下関市

図 3.20 市街地地域における公共交通体系の方針図

## 2）菊川地域

**【現状】**

菊川の総合支所周辺は、道の駅や商業施設、病院・銀行等、日常生活におけるサービス機能が集積し、地域拠点（田園住宅型）が形成されています。また、バスターミナルが新設され、路線バスや生活バスの交通結節点としても機能しています。

路線バスは地域内を南北方向に運行し、鉄道駅のない当該地域と最寄り駅である JR 小月駅とを連絡する重要な路線となっています。一方で、少子化に伴う田部高校の再編統合により、菊川の総合支所周辺と JR 小月駅間の利用者減少が見込まれています。

地域内の移動に関しては、生活バスが、バスターミナルを拠点に定時定路線 6 路線、デマンド方式 1 路線があり、各 2～4 便/日が運行しています。デマンド方式は、登録すれば自宅前で乗降できるため、定時定路線に比べ利便性は高いものの、事前予約をする必要があります。また、令和４年１月より「楮ノ木・保木線」で貨客混載事業が実施され、生活バスの新たなサービスが提供されています。

一方で、地域内にタクシー事業者が存在しないため、地域外からタクシーを配車する必要があり、地域の移動ニーズにきめ細やかな対応が困難な状況となっています。

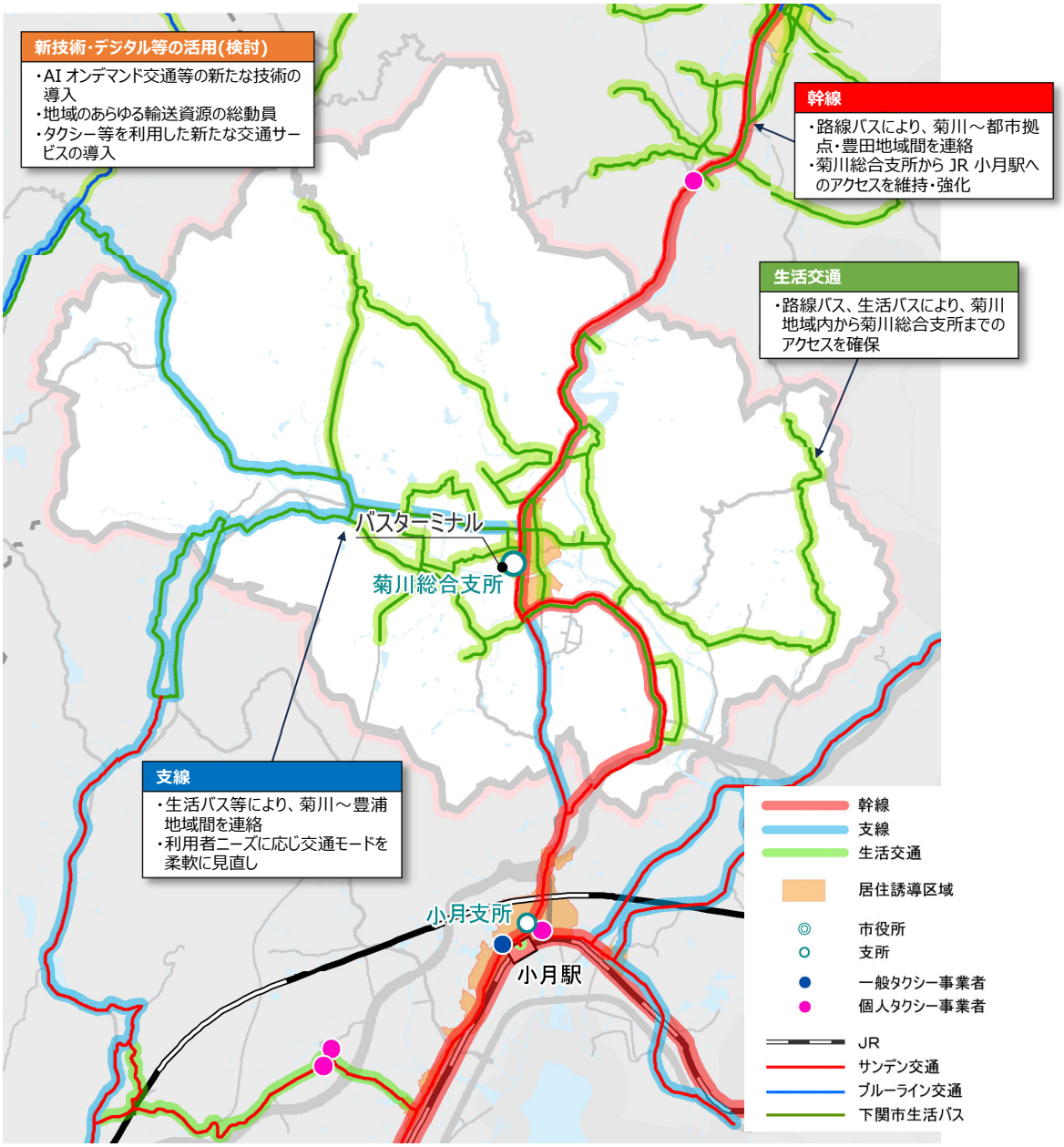
**【施策の方向性】**

南北を縦貫するバス路線を基軸として、市街地地域の最寄り駅である JR 小月駅へのアクセスや菊川～豊田地域間については、現在の路線バスを連携軸とし、維持・確保を行います。

菊川～豊浦地域間については、現在の生活バス等により連携を図ります。ただし、利用者ニーズに応じて、交通モードや運行体系を柔軟に見直し、ネットワークとしての維持・確保に努めます。

また、地域内においては、菊川の総合支所周辺を地域内の拠点とし、現在の路線バス、生活バスによって移動手段を確保します。生活バスについては、利用者ニーズ等に応じて、デマンド方式への転換や AI オンデマンド交通の導入等、新技術・デジタル技術の活用についても検討します。

また、医療や福祉・観光等多様な主体と連携し、地域のあらゆる輸送資源の総動員や、交通の空白地域・時間帯を中心に、タクシー等を利用した新たな交通サービスの導入についても検討します。




資料：R4 鉄道データ(国土数値情報)、サンデン交通 GTFS データ(R6.3 時点)、
ブルーライン交通 GTFS データ(R6.4 時点)、下関市生活バス HP、
下関市都市計画基礎調査結果(令和4年度)、下関市

図 3.21 菊川地域における公共交通体系の方針図

## 3）豊浦地域

**【現状】**

豊浦の総合支所周辺は、商業施設、医院・銀行等、日常生活におけるサービス機能が集積し、地域拠点（田園住宅型）が形成されています。また、JR 川棚温泉駅があり、都市拠点からの交通結節点や、観光の玄関口としても機能しています。一方で、少子化に伴う山口県立響高校の再編統合もあり、JR小串駅以北は利用者数が減少傾向にあります。

JR山陰本線が南北の連携軸となっており、地域内には6つの駅があります。また、鉄道に並行して、路線バスも運行しています。

地域内の移動に関しては、廃止路線代替バス（路線バス）が運行しているほか、NPO 法人による医療機関、商業施設を目的地とする無料送迎車の運行サービスが 6 系統提供されています。

また、JR川棚温泉駅までは、菊川地域からの生活バスも乗り入れています。

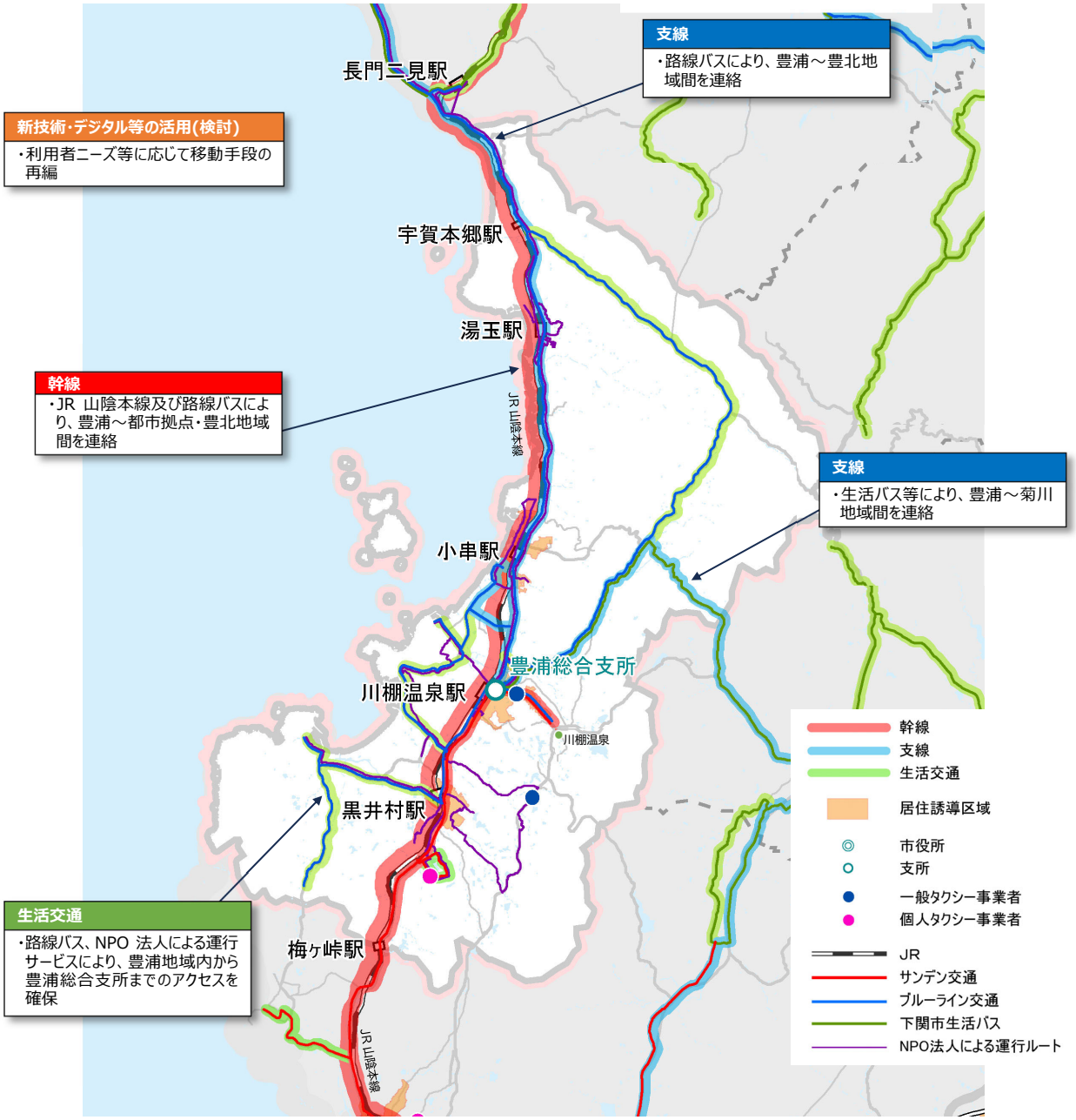
地域内のタクシー事業者は3社あるものの、公共交通の空白地域・時間帯においては、地域の移動ニーズにきめ細やかな対応が困難な状況となっています。

**【施策の方向性】**

南北を縦貫するJR山陰本線を基軸として、豊浦～都市拠点・豊北地域間を連携し、サービス水準の維持・向上を図ります。JR川棚温泉駅については、鉄道や路線バスとの交通結節点として、サイクルアンドライドやキスアンドライドを推進するとともに、観光の玄関口としても、その機能の維持・向上を目指します。また、JR小串駅以北も含め、JR山陰本線の利用促進に取り組みます。

豊浦～菊川地域間については、現在の生活バス等により連携を図ります。ただし、利用者ニーズに応じて、交通モードや運行体系を柔軟に見直し、ネットワークとしての維持・確保に努めます。また、地域内においては、豊浦の総合支所周辺を地域内の拠点とし、現在の鉄道、路線バス、タクシー、NPO 法人による運行サービスといった地域の移動手段を活用することで、移動手段を確保します。

さらに、利用者ニーズ等に応じて、これらの移動手段の再編を進めます。




資料：R4 鉄道データ(国土数値情報)、サンデン交通 GTFS データ(R6.3 時点)、
ブルーライン交通 GTFS データ(R6.4 時点)、下関市生活バス HP、
下関市都市計画基礎調査結果(令和4年度)、下関市、
NPO 法人高齢者にやさしい町づくりネットワーク・豊浦

図 3.22 豊浦地域における公共交通体系の方針図

## ４）豊田地域

**【現状】**

豊田の総合支所周辺は、道の駅や商業施設、病院・銀行等、日常生活におけるサービス機能が集積し、集落拠点が形成されています。総合支所管内でも人口減少・高齢化率が特に著しい地域であり、公共交通人口カバー率についても約６割と、本市において最も低い地域となっています。

路線バスは地域内を南北方向に運行し、豊田～都市拠点・菊川地域間を連絡する重要な路線となっています。また、豊田～豊北地域間は、廃止路線代替バス（路線バス）が運行しています。

地域内の移動に関しては、デマンド方式による生活バスが４系統あり、各系統ともに３便/日ずつ運行しています。登録すれば自宅前で乗降できるものの、事前予約をする必要があります。

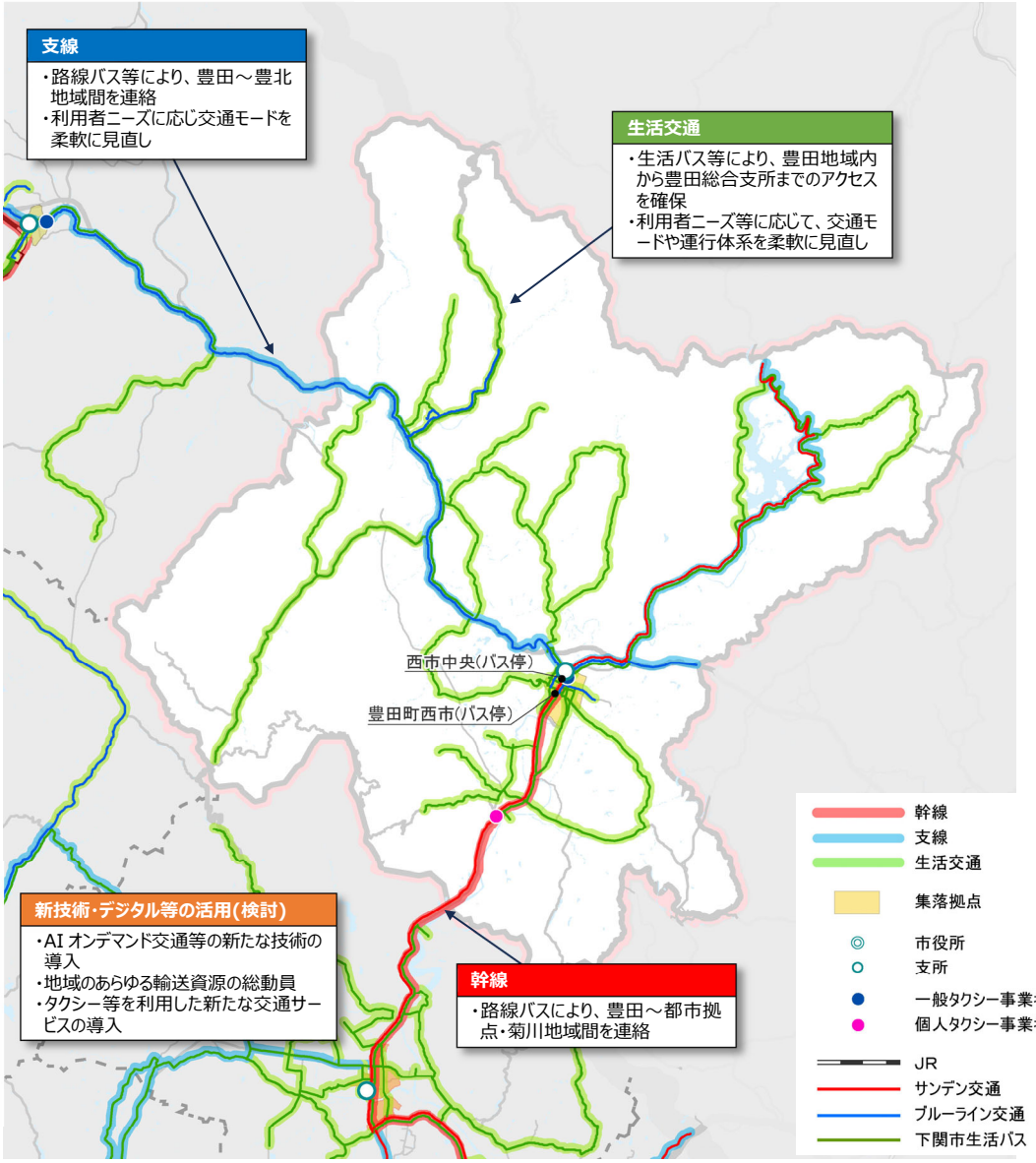
地域内のタクシー事業者は ２ 社あるものの、公共交通の空白地域・時間帯においては、地域の移動ニーズにきめ細やかな対応が困難な状況となっています。

**【施策の方向性】**

南北を縦貫するバス路線を基軸として、豊田～都市拠点・菊川地域間については、現在の路線バスを連携軸とし、維持・確保を行います。

豊田～豊北地域間については、現在の路線バス等により連携を図ります。ただし、利用者ニーズに応じて、交通モードや運行体系を柔軟に見直し、ネットワークとしての維持・確保に努めます。

また、地域内においては、豊田の総合支所周辺を地域内の拠点とし、現在の路線バス、生活バス、タクシーによって移動手段を確保します。生活バスについては、利用者ニーズ等に応じて、現在の交通モードや運行体系の見直し、AI オンデマンド交通の導入等、新技術・デジタル技術の活用についても検討します。また、医療や福祉・観光等、多様な主体と連携し、地域のあらゆる輸送資源の総動員や、交通の空白地域・時間帯を中心に、タクシー等を利用した新たな交通サービスの導入についても検討します。




資料：R4 鉄道データ(国土数値情報)、サンデン交通 GTFS データ(R6.3 時点)、
ブルーライン交通 GTFS データ(R6.4 時点)、下関市生活バス HP、
下関市都市計画基礎調査結果(令和4年度)、下関市

図 3.23 豊田地域における公共交通体系の方針図

## 5）豊北地域

**【現状】**

豊北の総合支所周辺は、商業施設、医院・銀行等、日常生活におけるサービス機能が集積し、集落拠点が形成されています。また、JR 滝部駅があり、都市拠点・豊浦地域からの交通結節点、角島等への観光の玄関口としても機能しています。なお、JR 滝部駅から角島までは、途中、道の駅を経由する路線バスが運行しており、多くの観光客が訪れています。

一方で、豊北地域は、人口減少・高齢化率が本市において最も著しい地域であり、公共交通人口カバー率についても約 7 割と、豊田地域に次いで低い地域となっています。

JR 山陰本線が南北の連携軸となっており、地域内には 5 つの駅があります。また、鉄道に並行して、路線バス・生活バスも運行しています。豊北～豊田地域間は、廃止路線代替バス（路線バス）が運行しています。

地域内の移動に関しては、定時定路線による生活バスが 2 系統あり、各系統ともに 3 便/日ずつ運行しているほか、NPO 法人による医療機関、商業施設への無料送迎車の運行サービスが4系統提供されています。

地域内のタクシー事業者は 2 社あるものの、公共交通の空白地域・時間帯においては、地域の移動ニーズにきめ細やかな対応が困難な状況となっています。

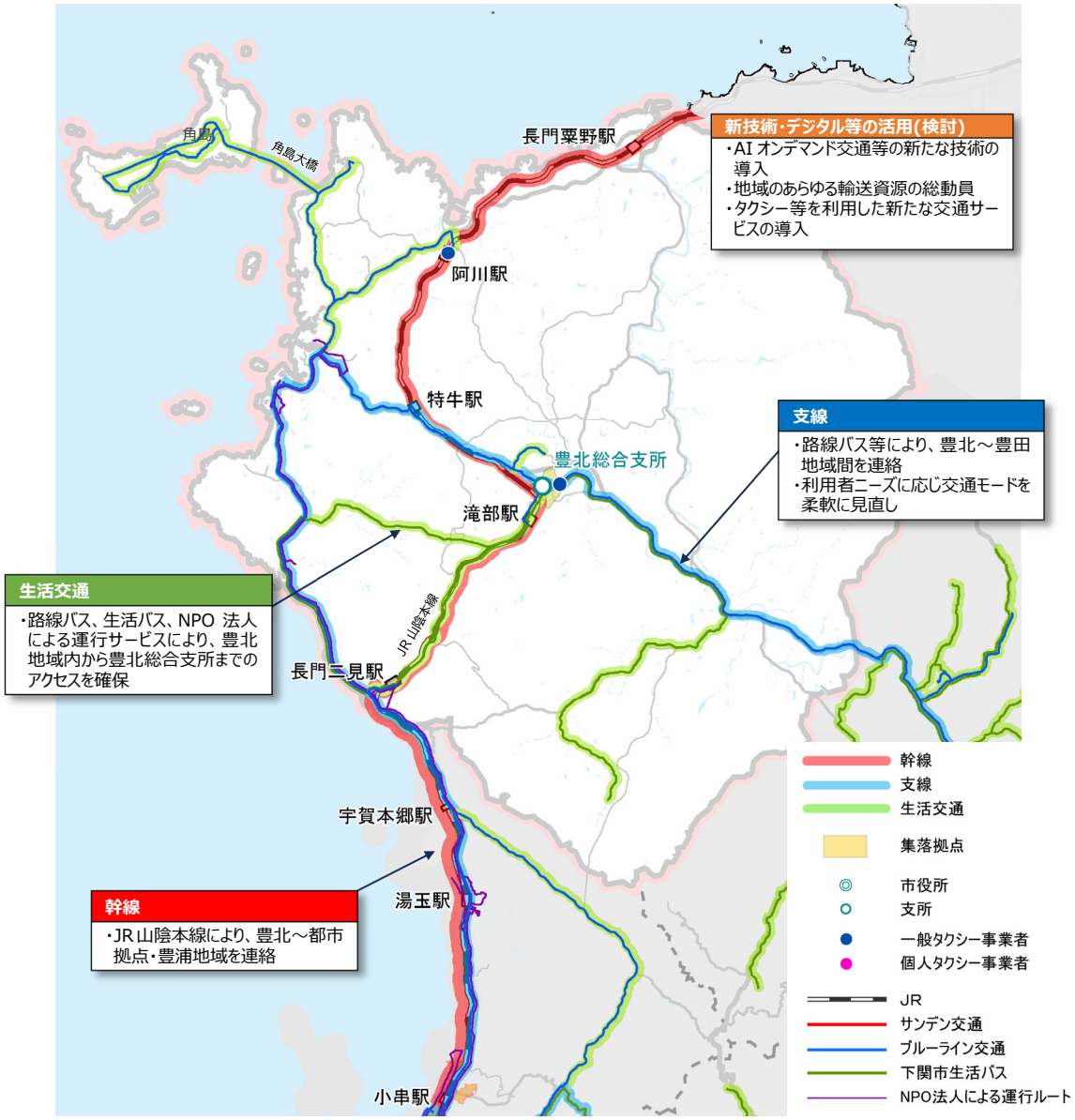
**【施策の方向性】**

南北を縦貫する JR 山陰本線を基軸として、豊北～都市拠点・豊浦地域間を連携し、そのサービス水準の維持・向上を図ります。JR 滝部駅については、鉄道や路線バス、生活バスとの交通結節点として、サイクルアンドライドやキスアンドライドを推進するとともに、観光の玄関口としても、その機能の維持・強化を図ります。また、JR 山陰本線の利用促進に取り組みます。

豊北～豊田地域間については、現在の路線バス等により連携を図ります。ただし、利用者ニーズに応じて、交通モードや運行体系を柔軟に見直し、ネットワークとしての維持・確保に努めます。

また、地域内においては、豊北の総合支所周辺を地域内の拠点とし、現在の鉄道、路線バス、生活バス、タクシー、NPO 法人による運行サービスといった地域の移動手段を活用することで、移動手段を確保します。

生活バスについては、利用者ニーズ等に応じて、デマンド方式への転換や AI オンデマンド交通の導入等、新技術・デジタル技術の活用についても検討します。また、医療や福祉・観光等、多様な主体と連携し、地域のあらゆる輸送資源の総動員や、交通の空白地域・時間帯を中心に、タクシー等を利用した新たな交通サービスの導入についても検討します。




資料：R4 鉄道データ（国土数値情報）、サンデン交通 GTFS データ（R6.3 時点）、
ブルーライン交通 GTFS データ（R6.4 時点）、下関市生活バス HP、
下関市都市計画基礎調査結果（令和4年度）、下関市

図 3.24 豊北地域における公共交通体系の方針図

# 6.役割分担

これらの方向性で施策を推進するうえで、事業者、市民・利用者、下関市の ３ 者が協働・連携する中で、下記のそれぞれの役割を果たすことが求められます。

## ①　事業者

公共交通の社会的役割を認識しつつ、利便性の高い公共交通サービスを安定的に提供すること。

・利用者目線に立った質の高いサービスの提供
・事業の効率化・合理化
・わかりやすい運賃体系・利用しやすい環境の構築
・技術開発や利便性向上への取組
・法定協議会における合意形成と施策の推進　　等

## ②　市民・利用者

施策への協力・連携と積極的な公共交通利用により、主体性を持って公共交通を支えること。

・積極的に公共交通を利用する
・移動手段の確保（参画・共創）について主体的に取り組む　　等

## ③　下関市

利便性の高い公共交通サービスを安定的に提供するため、主導的に取組を推進するとともに、具体的な支援を実施すること。

・利用環境の向上及び運行業務の改善・効率化に係る施設整備、運営等に対する支援・連携の推進
・運転手確保に資する取組への支援
・フィーダー交通（生活交通等）の確保
・まちづくり等他分野や周辺市町との連携
・法定協議会の円滑な運営と、交通事業者等と連携したモニタリングの実施　　等

# 第4章

# 目標達成に向けた施策

# 1. 目標達成に向けた施策

計画の目標達成と本市が目指す公共交通ネットワークの構築に向け、以下の３つの施策の方向性に基づく、具体的な施策に取り組みます。

**達成すべき目標**

**市民が継続的に利用したくなる利便性の高い公共交通サービスを安定的に提供する**

| 基本方針Ⅰ | 基本方針Ⅱ | 基本方針Ⅲ |
|---|---|---|
| **まちづくりと連動した持続可能な公共交通ネットワークの構築** | **地域公共交通のリ・デザインによる公共交通サービスのアップデート** | **共創によってみんなで支える公共交通の実現** |
| **目標達成に向けた施策** | **目標達成に向けた施策** | **目標達成に向けた施策** |
| 1）コンパクトプラスネットワークのまちづくりを支える公共交通体系の再構築<br>2）交通結節点における利便性の強化 | 1）既存の地域公共交通体系のアップデート<br>2）地域公共交通のリ・デザイン<br>3）メリハリのある公共交通の運用・支援<br>4）バス走行環境の改善<br>5）利用しやすい・わかりやすい公共交通の利用環境<br>6）まちのにぎわい創出 | 1）多様な分野との連携促進<br>2）利用しやすい公共交通サービスの推進<br>3）公共交通の利用促進<br>4）環境負荷を低減する取組の推進<br>5）市民の公共交通へのニーズ把握 |

# 1 まちづくりと連動した持続可能な公共交通ネットワークの構築

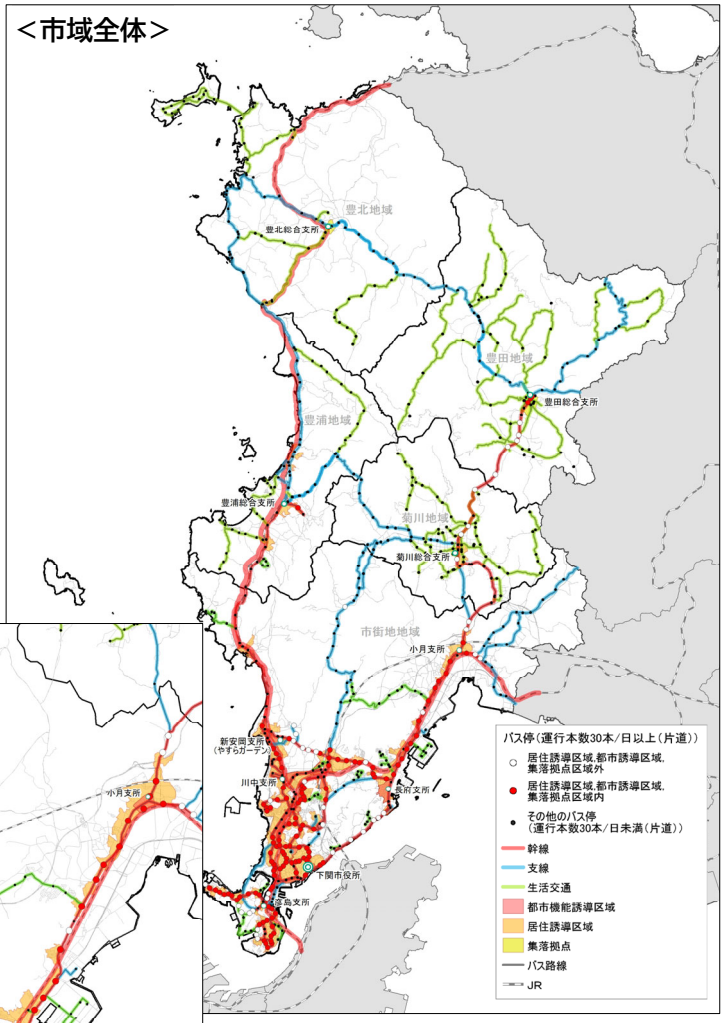
| 施策群 | 取組施策 |
|---|---|
| 1)コンパクトプラスネットワークのまちづくりを支える公共交通体系の再構築 | |
| | ① 公共交通ネットワークの再構築 |
| | ② 地域拠点と最寄り駅までのアクセス確保 |
| | ③ 中心市街地等における循環バス導入の検討 |
| | ④ 駅を中心としたまちづくりによる公共交通の再編 |
| 2)交通結節点における利便性の強化 | |
| | ① 乗り継ぎ環境の向上(結節点機能の強化) |
| | ② 鉄道駅におけるバリアフリー化 |

## 施策 1）　コンパクトプラスネットワークのまちづくりを支える公共交通体系の再構築

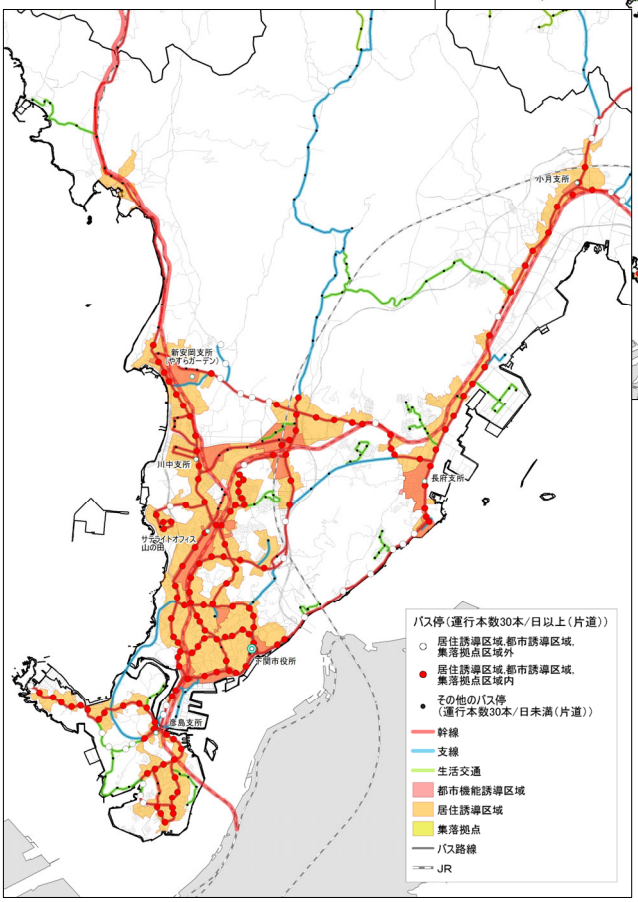
### ①公共交通ネットワークの再構築

・立地適正化計画と連携し、「コンパクトプラスネットワークのまちづくり」を進めます。
・市内における公共交通体系を「幹線」「支線」「生活交通」に分類し、それぞれの役割に応じた交通モードとサービス水準を検討します。
・幹線については、その維持・確保を行い、結節機能の強化等利便性の向上に努めます。
・コンパクトプラスネットワークのまちづくりを推進するための路線の補助や再編・見直しを行います。

＜市域全体＞




＜市街地拡大＞




資料：R4 鉄道データ（国土数値情報）、
サンデン交通 GTFS データ（R6.3 時点）、
ブルーライン交通 GTFS データ（R6.4 時点）、
下関市生活バス HP、
下関市都市計画基礎調査結果（令和4年度）、下関市

図 4.1 下関市における
公共交通ネットワーク

## ②　地域拠点と最寄り駅までのアクセス確保

・地域内において拠点となる施設（支所等）までアクセスするバス路線を維持し、日常生活機能の確保や、地域拠点間を移動するための交通結節点（最寄り駅等）までのアクセス維持に努めます。

・また、各拠点から最寄り駅までのアクセスが脆弱な地域については、系統見直しや鉄道との連携等により、アクセス向上を検討します。

【参考】 最寄り駅が離れている拠点




▲彦島支所




▲長府支所



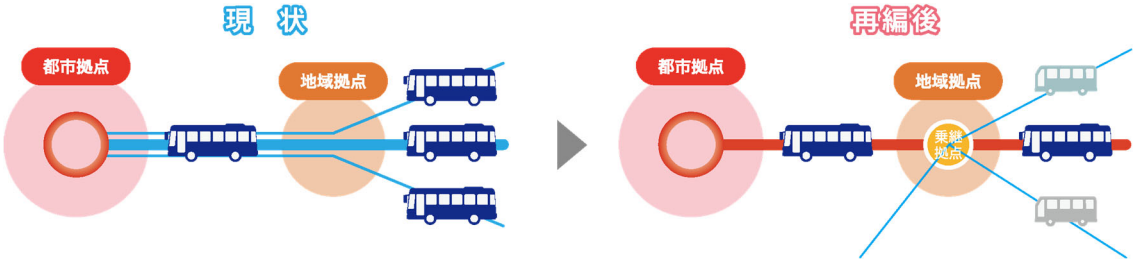

▲菊川総合支所

出典：(c) GeoTechnologies, Inc.
許諾番号：PL1506

**▼幹線・支線への系統見直しの検討**

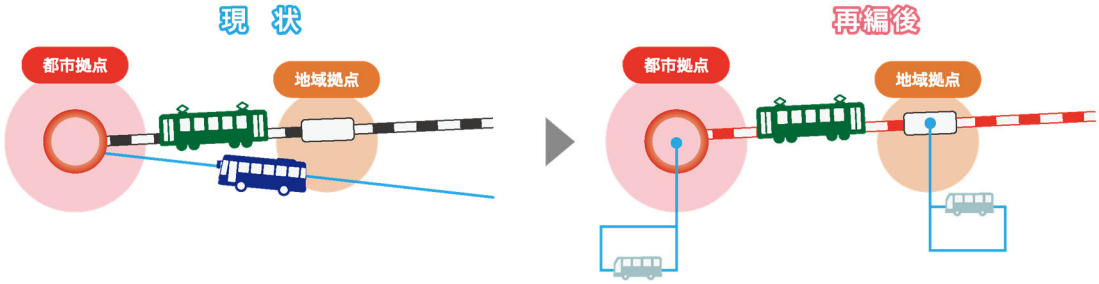
・最寄り駅までのアクセスを確保するため、幹線・支線への系統の見直しを検討します。

・限られた供給力の中で、支線については需要に応じた交通モードの選択及び地域内による拠点へのアクセス向上を検討します。



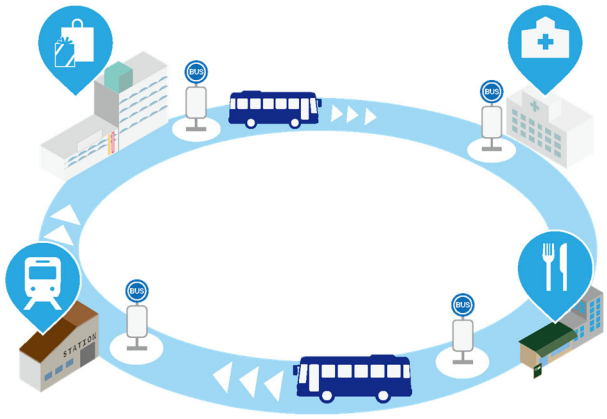

**▼鉄道との連携の検討**

・鉄道と路線バスとが並走している基幹ネットワークについては、両モードの強みを活かした連携軸の維持を図り、地域内における拠点へのアクセス向上を検討します。



## ③　中心市街地等における循環バス導入の検討

・既存の循環系統の活用とあわせ、都市拠点や地域拠点を中心に、駅や主要施設、観光施設を循環するバスの導入を検討します。
・駅や商業施設、観光施設等の拠点を分かりやすく連絡することにより、拠点へのアクセスや拠点間移動、観光周遊等に関する利便性・回遊性の向上が期待できます。
・また、駅から観光施設等への循環バスの導入により、自動車観光からの転換が促され、市内の渋滞緩和に寄与することも期待されます。



## ④　駅を中心としたまちづくりによる公共交通の再編

・主要な鉄道駅等、まちづくりの中心となる交通施設へのアクセス向上について検討します。駅等を中心とするバス路線の見直しや、人のにぎわいを支える利用しやすい公共交通環境を検討します。

**▼JR 幡生駅を中心とした公共交通の再編**

・新下関市立病院の建設候補地となっている幡生操車場跡地を中心に、新たな乗換拠点となる JR 幡生駅周辺について、バリアフリー化を検討します。
・新下関市立病院や JR 幡生駅周辺へのアクセスを可能とする系統の見直しを検討するとともに、従来の市民病院等に関連する系統の見直しを行い、まちづくりと連携した公共交通サービスの再編を進めます。




資料：下関市「新下関市立病院に関する基本構想」(R6 年 6 月)より作成

図 4.2 新下関市立病院建設候補地

## 施策２）　交通結節点における利便性の強化

### ①　乗り継ぎ環境の向上（結節点機能の強化）

**■交通結節点における乗り継ぎ環境の向上**

・幹線と支線の乗り継ぎが生じる交通結節点においては、乗り継ぎしやすいダイヤ設定や乗り継ぎ割引による負担軽減、上屋・ベンチ・トイレ・デジタルサイネージの設置、バリアフリー化等快適でスムーズな乗り継ぎ環境の向上を目指します。




資料：サンデン交通

図 4.3 デジタルサイネージの設置例（サンデン交通）

**■駅前広場整備等による結節機能強化**

・鉄道から路線バスや生活バス、タクシー等への交通モード間の乗り継ぎニーズが高い駅については、シームレスな乗り継ぎが可能となるよう、駅前広場整備等による結節機能の強化に努めます。

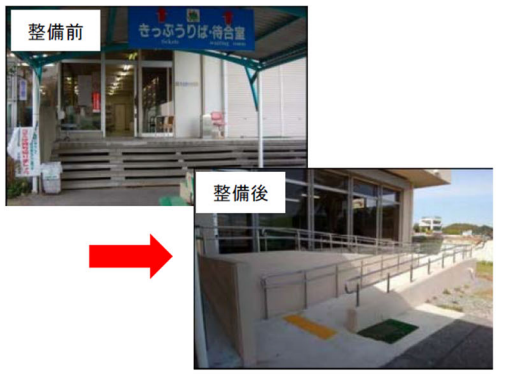


図 4.4 スムーズな乗換環境の例
（下関市バスターミナル）

## ②　鉄道駅におけるバリアフリー化

・高齢者や障害者の利用障壁となっている鉄道駅の施設について、エレベーターの設置や段差の解消等バリアフリー化を促進します。

▼駅舎のバリアフリー化・エレベータの設置







出典：国土交通省、下関市

## 2 地域公共交通のリ・デザインによる公共交通サービスのアップデート

| 施策群 | 取組施策 |
|---|---|
| 1)既存の地域公共交通体系のアップデート | |
| | ① 生活バス路線の再編・維持 |
| | ② タクシーの利用環境改善 |
| | ③ 外出支援サービス等の継続 |
| | ④ 離島航路の運航 |
| 2)地域公共交通のリ・デザイン | |
| | ① 新たな地域コミュニティ交通の導入検討 |
| | ② 新技術・デジタル技術の活用 |
| 3)メリハリのある公共交通の運用・支援 | |
| | ① 需要に応じた車両の選択(小型化) |
| | ② 運転手等担い手不足への対応 |
| 4)バス走行環境の改善 | |
| | ① バス専用・優先レーンの順守 |
| 5)利用しやすい・わかりやすい公共交通の利用環境 | |
| | ① ノンステップバスの導入促進 |
| | ② 情報提供による利便性の向上 |
| | ③ バス停の待合環境整備拡大 |
| | ④ わかりやすい運賃体系の構築 |
| | ⑤ バスのフリー乗降制度の導入検討 |
| | ⑥ バスのキャッシュレス決済導入による利便性向上と運営の効率化 |
| | ⑦ 貨客混載のバス運行の導入検討 |
| 6)まちのにぎわい創出 | |
| | ① サイクルトレインによる利便性向上 |

## 施策１）　既存の地域公共交通体系のアップデート

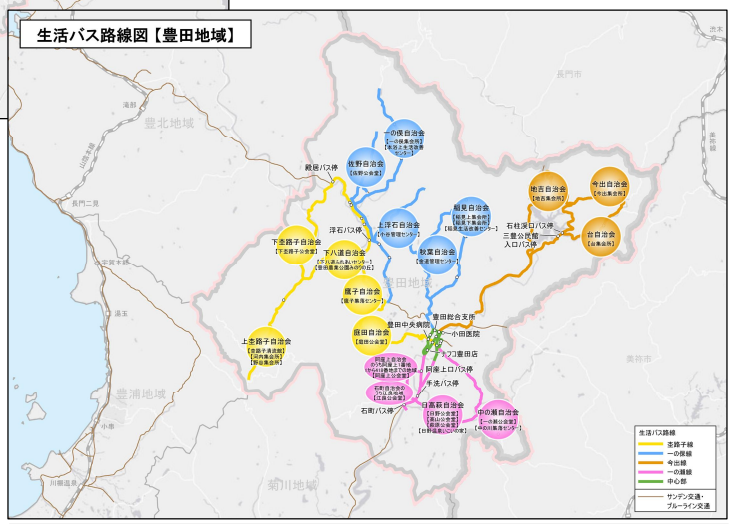
### ①　生活バス路線の再編・維持

利便増進事業

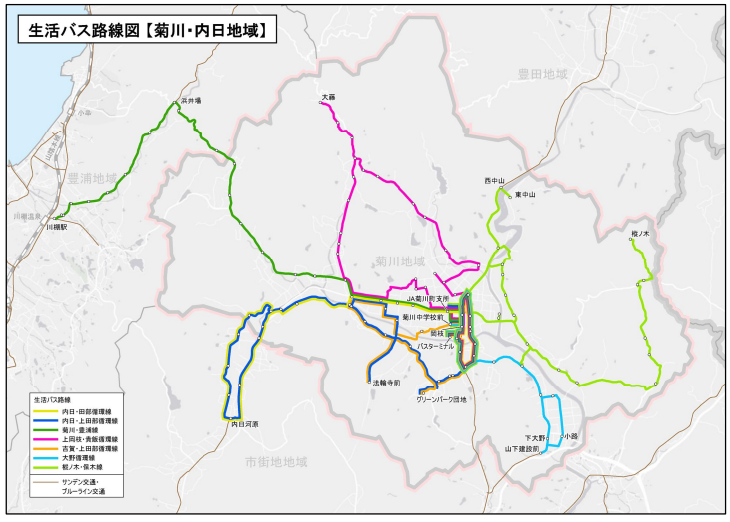
・菊川、豊田、豊北地域では、自動車を持っていない方や、高齢者や学生等の移動が困難な方に対して、移動手段を確保するために、生活バスを運行しています。
・現在、豊北地域で定時定路線、豊田地域で予約制、菊川地域では両方の運行形態にて運行しており、今後、地域ニーズを踏まえ、デマンド化（AI オンデマンド化）やダイヤの見直し、路線再編等を検討します。




豊北地域では、定時定路線による２路線があり、各路線ともに３便/日ずつ運行しています。
高齢化に伴い、バス停へのアクセスが困難な方が増えており、引き続き、地域特性や利用者ニーズに応じた見直しを検討します。




豊田地域では、デマンド方式による４路線があり、各路線ともに３便/日ずつ運行しています。
登録があれば自宅前で乗降できるものの、事前予約等が必要であり、引き続き、地域特性や利用者ニーズに応じて、運行体系（区域・時間）の見直しを検討します。




菊川地域では、定時定路線が６路線、デマンド方式が１路線あり、各２～４便/日ずつ運行しています。
車両数に対しエリアが広く、十分なサービスが提供できていない現状もみられ、引き続き、地域特性や利用者ニーズに応じた見直しを検討します。
また、樅ノ木・保木線では、貨客混載事業が実施されており、今後の拡大も検討します。

資料：下関市生活バス HP、下関市都市計画基礎調査結果（令和4年度）

## ②　タクシーの利用環境改善

### ■ユニバーサルデザイン車両の普及

・鉄道やバスと同様に、市民や観光客の移動を支える公共交通として位置づけられるタクシーについて、これからの高齢化社会を見据え、誰もが利用しやすいユニバーサルデザイン車両の普及に取り組みます。



### ■デジタル技術の活用

・IC カード等でのキャッシュレス決済システムの導入や、地域共通の予約アプリ導入支援等、ICT 技術の活用により、タクシーの利用環境の改善に取り組みます。

### ■タクシーの利用環境の再編

・利用者の減少、運転手の高齢化等により、地域内のタクシー事業者が減少（または撤退）し、総合支所管内においてはタクシーが思ったように利用できない状況にあります。

・そこで、地域・時間帯における交通空白の改善を目指すため、各地域でのタクシー車両の常駐、ライドシェア、タクシー等を活用した新たな移動サービスの検討を行います。




資料：下関市による集計（R6.4.1 時点）

図 4.5 タクシー事業者数

### ③　外出支援サービス等の継続

・菊川、豊浦、豊田、豊北の地域に住所を有する、寝たきり又は歩行が著しく困難な高齢者又は身体障害者が通院等を行う場合に、移送車両によりドア・ツー・ドアの送迎を行っています。引き続き、地域特性や利用者ニーズに応じた見直しを検討し、同サービスの維持・向上に努めます。

### ④　離島航路の運航

・離島居住者の移動手段を確保するため、「竹崎」－「六連島」間、「吉見」－「蓋井島」間をそれぞれ結ぶ市営渡船を運航しています。引き続き、地域特性や利用者ニーズに応じた見直しを検討し、利用者の利便性向上に努めます。

## 施策２）　地域公共交通のリ・デザイン

### ①　新たな地域コミュニティ交通の導入検討

・地域の実情に応じた新たな地域コミュニティ交通を実現するため、地域の意見を踏まえた導入を検討します。

・地元検討組織では、市の技術面・費用面での支援の中で、運行計画の検討から利用促進等、様々な役割を担っていきます。

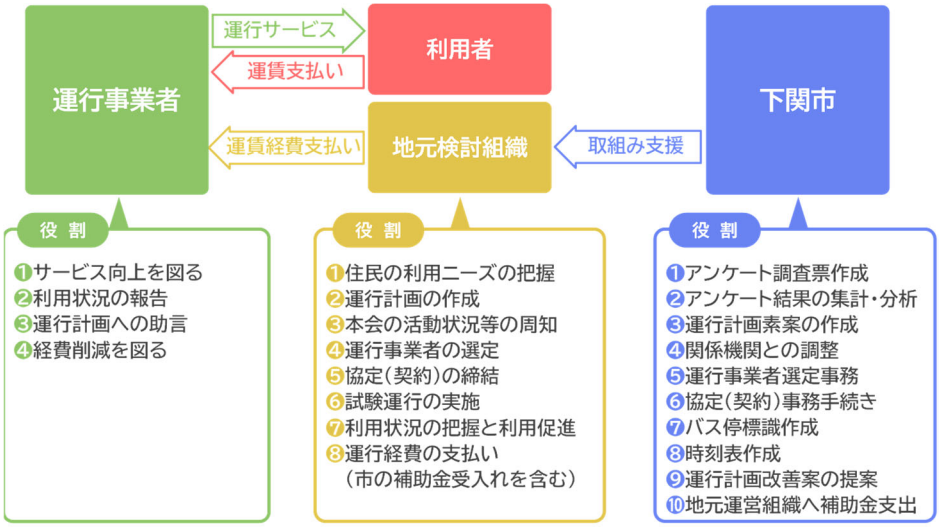



図 4.6 地元検討組織が中心となった取組体制イメージ

## ② 新技術・デジタル技術の活用

・地域の移動手段の確保にあたっては、新技術・デジタル技術の活用を進め、生産性の向上による持続性の確保とともに、利用者の利便性向上を図ることが必要です。

### ■自動運転等の新技術の活用

・運転手不足等が深刻化する中、今後、交通空白地やまちなか・団地内の特定路線等における移動手段として、自動運転移動サービスを活用することを検討します。

**［topics］周南市における自動運転 EV バスの実証**

・自動運転 EV バスを活用して、持続可能なバスサービスの構築を目指すとともに、JR 徳山駅周辺整備等との相乗効果により中心市街地の賑わいを創出し、若者がより魅力を感じ住み続けたいと思うまちづくりを推進するため、自動運転 EV バスの実証運行を行っています。




資料：山口県 HP

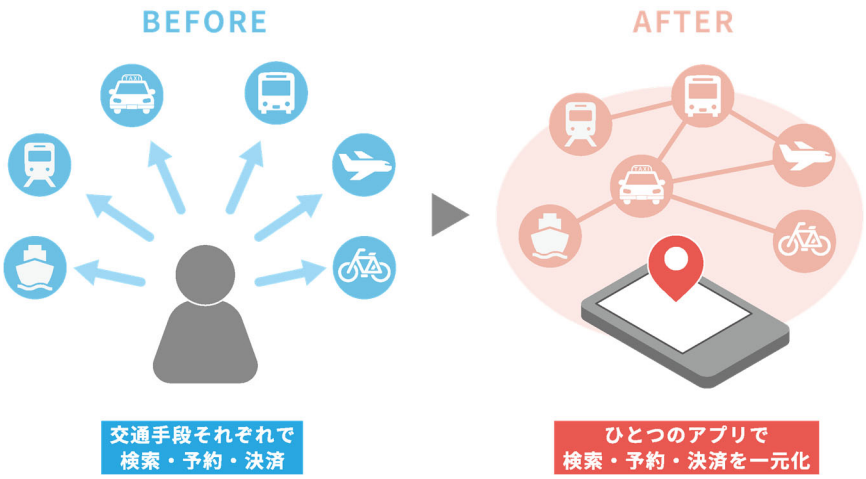
図 4.7　運行ルート

### ■MaaS によるスムーズな移動サービスの提供

・MaaS（マース）とは、「Mobility as a Service」の略であり、従来の交通手段・サービスに、自動運転や AI 等のさまざまなテクノロジーを掛け合わせた、次世代の交通サービスです。

・例えば、目的地に行くためにバスや電車を乗り継ぐ場合、これまではそれぞれの交通機関で予約や支払いを済ませる必要がありましたが、MaaS が浸透すれば、ひとつのアプリで目的地までの複数の交通機関のルート検索・予約・決済が一元化され、シームレスに行うことができます。

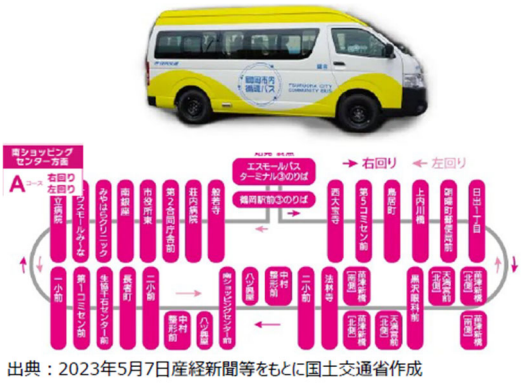
・今後はこれらの新たな技術や仕組みの導入も含めて検討します。



## 施策3）　メリハリのある公共交通の運用・支援

### ①　需要に応じた車両の選択（小型化）

・既存の路線バス、生活バス等の再編や、今後の公共交通空白地帯のカバーの検討にあたっては、需要に応じた車両の選択（小型化）を検討します。




出典：2023年5月7日産経新聞等をもとに国土交通省作成

図　4.8 車両の小型化によりエリア・多頻度化を実現した事例（鶴岡市・庄内交通）

### ②　運転手等担い手不足への対応

・運転手の高齢化等による人手不足に対し、新たな担い手を確保する取組として、第二種運転免許取得に係る費用の助成や、就労後の支援等に取り組みます。

**［topics］バス・タクシー運転士確保対策連携協議会の開催（山口県）**

・山口県では、深刻化するバス・タクシーの運転士不足に対応するため、「バス・タクシー運転士確保対策連携協議会」を設置し、関係団体との連携のもと、運転士不足に係る意見交換や運転士確保に資する取組を実施することで、地域交通の維持・確保を図ることとしています。



資料：写真提供宇部日報社

図　4.9 バス・タクシー運転士確保対策連携協議会

## 施策4）　バス走行環境の改善

### ①　バス専用・優先レーンの順守

・路線バスの定時性・速達性の向上を図るため、バスレーンのカラー化等により、バス優先レーン及び専用レーンを設けることを検討します。



図 4.10 現在のバス専用レーンの状況

## 施策5）　利用しやすい・わかりやすい公共交通の利用環境

### ① ノンステップバスの導入促進

・市内バス事業者のノンステップバス導入率は、全国的にも高い水準にあり、質の高いサービスが提供できていると言えます。今後も、利用者の利便性・安全性を高めるため、ノンステップバスの導入促進に取り組みます。

【R5 年度末 ノンステップバス導入率】

・サンデン交通
　ノンステップ車両 178 台/車両台数 185 台
　（導入率 96.2%）

・ブルーライン交通
　ノンステップ車両 11 台/車両台数 26 台
　（導入率 42.3%）




資料：サンデン交通

図 4.11 ノンステップ車両（サンデン交通）

### ② 情報提供による利便性の向上

#### ■総合案内情報の発信

・公共交通に関する総合的な情報を案内するマップやパンフレットの作成、情報板やデジタルサイネージ等による情報発信を維持・拡大します。

#### ■インターネットにおける公共交通事業の PR

・市における公共交通に関する情報を一元的に発信するとともに、公共交通に興味を持ってもらえるよう内容を工夫し、市民にとってわかりやすい情報発信を目指します。

#### ■トータルナビ事業者との連携強化

・現在、トータルナビ事業者※1と連携して、路線バスや生活バスも含めた公共交通の乗り継ぎ案内情報の提供を行っています。

・今後も、標準的なバス情報フォーマットGTFSのトータルナビ事業者への提供を通じて、路線バスの時刻案内等の提供を継続します。

#### ■バス運行状況の見える化の推進

・GPS 等を用いて、路線バスの位置情報を収集し、バス停の表示板、携帯電話、パソコンにリアルタイムに運行情報を提供できるサービスを継続します。

※1 トータルナビ事業者：鉄道やバス等時刻や乗り換え情報等サービスを提供している事業者

## ③　バス停の待合環境整備拡大

・幹線上にあるバス停や主要な乗継拠点等、コンパクトプラスネットワークのまちづくりを支援するバス停の待合環境の整備促進を推進します。



資料：サンデン交通

図 4.12 利用者の待合環境を高めるベンチの設置状況（東駅）

**［topics］大手コンビニと連携しバス待ち環境の向上**

・下関市では大手コンビニエンスストアと協定を結び、店舗のイートインコーナーをバス利用者の待合所に出来る様にし、バス利用者の利便性向上を図っています。




資料：下関市

図 4.14 協定締結式



資料：下関市

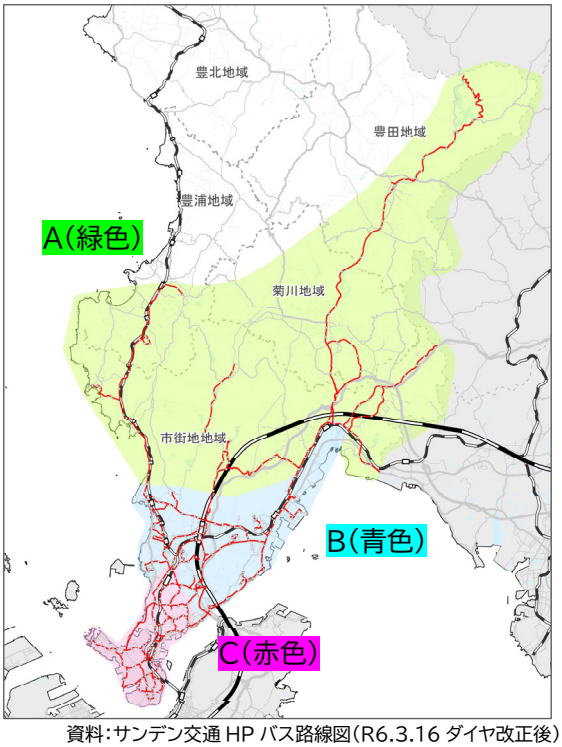
図 4.13 最寄りバス停は路線バスと生活バスとの結節点

## ④　わかりやすい運賃体系の構築

・エリア内一律運賃等、利用者にとってわかりやすく、利用しやすい運賃体系の導入を検討します。

・公共交通利用への抵抗感を軽減し、利用促進を図るとともに、事業の安定化を目指します。

エリア A 定期券
利用可能エリア A（緑色）+B（青色）+C（赤色）
エリア B 定期券
利用可能エリア B（青色）+C（赤色）
エリア C 定期券
利用可能エリア C（赤色）




資料：サンデン交通 HP バス路線図（R6.3.16 ダイヤ改正後）

図 4.15 フリー定期券のエリア（サンデン交通）

### ⑤　バスのフリー乗降制度の導入検討

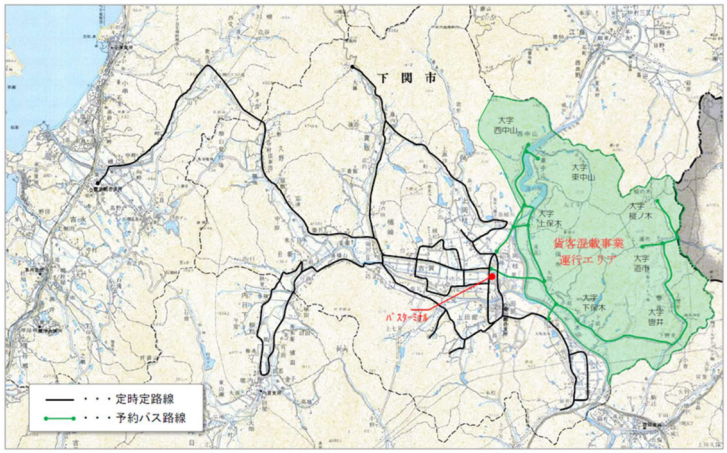
・路線バス運行区間内の安全な乗降・停車が確保できる場所・区間に対して、停留所以外でのバス乗降を可能とする制度（フリー乗降制度）の導入を検討します。

### ⑥　バスのキャッシュレス決済導入による利便性向上と運営の効率化

・利用者の利便性向上を図るとともに、運賃収受等、事業者の運営効率化を進めることを目的に、キャッシュレス決済システムの導入を促進します。

### ⑦　貨客混載のバス運行の導入検討

・旅客運送事業者と貨物運送事業者、地方自治体等が相互連携を図ることにより、バス車両への一定量の貨物積載を許容する貨客混載のバス運行の導入を検討します。
・菊川地域では、令和４年１月より生活バスで導入しており、継続して実施します。
・今後は他地域への展開も含め、検討を進めます。




資料：下関市 HP

図　4.16　路線図（貨客混載エリア）



資料：下関市 HP

図　4.17　特設棚及びコンテナ積載状態

## 施策6）　まちのにぎわい創出

### ①　サイクルトレインによる利便性向上

・サイクルトレインとは、自転車を解体したりすることなく、鉄道の車内にそのまま持ち込むことができるサービスです。

・行動範囲の拡大や、公共交通の利用促進を図るため、サイクルトレインの実施を検討します。



資料：国土交通省

図 4.18　サイクルトレインの実施例

## 3　共創によってみんなで支える公共交通の実現

| 施策群 | 取組施策 |
|---|---|
| 1)多様な分野との連携促進 | |
| | ①　多様な関係者による共創(連携・協働) |
| | ②　JR 山陰本線を活用した利用促進の継続 |
| | ③　割引切符や企画切符の継続 |
| | ④　観光しやすい移動手段の確保 |
| 2)利用しやすい公共交通サービスの推進 | |
| | ①　公共交通への転換の推進 |
| 3)公共交通の利用促進 | |
| | ①　公共交通利用促進策の実施 |
| | ②　交通安全教育等の実施 |
| | ③　モビリティ・マネジメントの実施 |
| 4)環境負荷を低減する取組の推進 | |
| | ①　環境配慮型車両・設備等の導入 |
| 5)市民の公共交通へのニーズ把握 | |
| | ①　市民へのアンケート等の実施 |

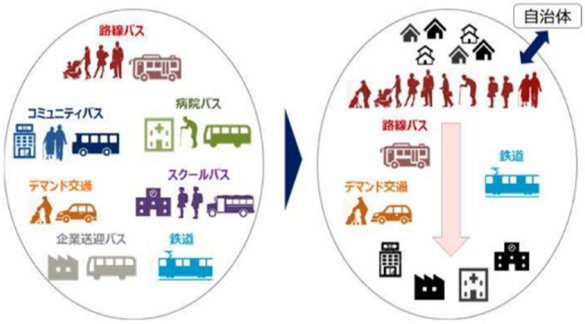
## 施策１）　多様な分野との連携促進

### ①　多様な関係者による共創（連携・協働）

・官民間、交通事業者間、交通・他分野間における地域の関係者の連携・協働＝「共創」により、利便性・持続可能性・生産性が向上するよう、地域公共交通の再構築（リ・デザイン）を検討します。

**官民の共創**　一定のエリアにおいて、地域サービス水準を決定し、事業者が複数路線を一括して長期間運行

交通手段が重複 ▶ ネットワークの統合 ▶ エリア一括協定運行




**他分野を含めた共創**　地域交通と、様々な他分野との垣根を越えた事業連携を実現




資料：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き 第３版（令和４年３月） 国土交通省

図 4.19　地域交通のリ・デザイン（再構築）

**［topics］スクールバスの運行**

・現在、公共交通を利用できない遠距離通学児童・生徒のために、スクールバスを運行しています。
・今後も、学校再編や閉校、児童・生徒の状況に応じ、路線の　見直し等を必要に応じて実施します。
・また、スクールバスの利用のない時間帯での、車両等の有効活用等について検討します。



資料：下関市

図 4.20 スクールバス

## ②　JR 山陰本線を活用した利用促進の継続

・JR 山陰本線の日常生活や広域観光での利用促進を図る事業について継続して取り組みます。

**[topics] JR 山陰本線（下関－益田間）利用促進協議会を設立**

・令和5年8月に下関市、長門市、萩市、阿武町、益田市（島根県）、山口県、島根県、JR 西日本で構成されるJR山陰本線（下関－益田間）利用促進協議会を設立し、以下３点に基づき、沿線住民と観光客の利用促進や利便性向上を実現できるよう、様々な事業に取り組んでいます。

①沿線地域に住む方のマイレール意識の醸成と日常利用の促進
②JR 山陰本線の魅力や沿線地域の観光資源等の情報発信
③観光客の鉄道利用の促進




資料：下関市

## ③　割引切符や企画切符の継続

・利用者の利便性向上と路線バスへの利用促進を目的に割引切符や企画切符を検討・販売しています。
・今後も、サンデン 1day パスや、関門周遊パスポート等の販売を継続します。

## ④　観光しやすい移動手段の確保

・国内外の観光客が公共交通機関を利用して観光地を訪れることができるよう、移動しやすい２次交通の検討を行います。
・観光需要に応じた、観光列車や観光バスの運行を促します。

## 施策2）　利用しやすい公共交通サービスの推進

### ①公共交通への転換の推進

#### ■パークアンドライド、キスアンドライドの推進

・郊外や中心部の交通結節点において、マイカーから鉄道・バスへの乗り継ぎを図るパークアンドライドや、送迎自動車から鉄道やバスへの乗り継ぎを図るキスアンドライドを推進します。

#### ■サイクルアンドレールライド、サイクルアンドバスライドの推進

・自転車から鉄道・バスへの乗り継ぎを図るサイクルアンドレールライドやサイクルアンドバスライドの促進により、鉄道やバス利用時の端末交通として、自転車の利用を推進します。

#### ■新モビリティの検討

・市街地や観光地における回遊性の向上のため、グリーンスローモビリティ等の新たなモビリティの導入を行い、地域の周遊性と利便性の向上を目指します。

## 施策３）　公共交通の利用促進

### ①　公共交通利用促進策の実施

公共交通の利用促進を図るため、様々な施策を検討・実施していきます。

#### ■免許返納者への利用促進策の検討

・運転免許を返納した方を対象に、公共交通機関の利用促進を図る施策について検討します。

#### ■おでかけ支援事業の継続

・市民への支援と、公共交通の利用促進により事業者を支援するため、おでかけクーポン券の配布等の支援事業に継続して取り組みます。




#### ■生活バス１コイン化の継続

・生活バスの運賃を一律 100 円としており、これを継続して取り組みます。今後も利用状況を把握しながら利用促進等に取り組みます。

#### ■いきいきシルバー100 の継続

・70 歳以上の高齢者を対象として、路線バス（サンデン交通㈱、ブルーライン交通㈱）、下関市渡船（六連島、蓋井島航路）を１回 100 円で利用できる制度を継続します。

#### ■障害者福祉タクシーの継続

・心身障害者に対するタクシー料金の一部を助成する制度を引き続き促進します。

#### ■ひとり親家庭のJRの通勤定期乗車券割引制度の継続

・児童扶養手当の支給を受けている世帯に属する者に対して、JRの通勤定期券に限り３割引きで購入できる制度を継続します。

#### ■離島住民の介護サービス利用者へ運賃助成

・離島（六連島、蓋井島）に居住する要介護要支援の認定者に対する、介護サービス利用時における渡船運賃の助成制度を促進します。

**[topics] 運賃助成の実施**

・令和 ５ 年度は、六連島、蓋井島に居住する要介護者等が介護サービスを利用する際に負担する渡船運賃の助成を実施しました。通所サービスは利用者本人の渡船運賃の半額、訪問サービスを提供する事業者の渡船運賃の全額を助成しました。

### ②　交通安全教育等の実施

・交通安全教室や意識啓発のための取組を継続して実施します。

・歩行者や自動車利用者に対する安全性向上を目的に、自転車利用者のマナーアップを図ります。

## ③　モビリティ・マネジメントの実施

・地域住民や小中学生、企業・官公庁等を対象に、自動車利用から公共交通利用に向けた行動変容を促す取組を行います。

**［topics］バスの乗り方教室の開催**

・2024.8 月の「こんぴら公園のワクワク夏祭り」では、各種イベントのほか、バスの乗り方教室を開催し、市民へのバス利用に対する不安を軽減するとともに、バス利用への意識醸成を図りました。



## 施策４）　環境負荷を低減する取組の推進

### ①　環境配慮型車両・設備等の導入

・温室効果ガスの排出の少ない、環境にやさしい車両の導入支援を検討します。

## 施策５）　市民の公共交通へのニーズ把握

### ①　市民へのアンケート等の実施

・公共交通に関する意見・要望を調査する市民アンケート等を随時実施し、市民の交通に関する意向を把握し、市民ニーズを踏まえた施策の実施を検討します。

# 2.実施プログラム

表中☆印は、利便増進事業を示します

| 施策の方向性 | 施策群 | 取組施策 | 実施期間 R7～R11 | 実施主体 |
|---|---|---|---|---|
| [1] まちづくりと連動した持続可能な公共交通ネットワークの構築 | 1)コンパクトプラスネットワークのまちづくりを支える公共交通体系の再構築 | | | |
| | | ① 公共交通ネットワークの再構築 | 検討・実施 | 交通事業者 下関市 |
| | | ② 地域拠点と最寄り駅までのアクセス確保 | 検討・実施 | 交通事業者 下関市 |
| | | ③ 中心市街地等における循環バス導入の検討 | 検討・実施 | 交通事業者 下関市 |
| | | ④ 駅を中心としたまちづくりによる公共交通の再編 | 検討 | 交通事業者 下関市 |
| | 2)交通結節点における利便性の強化 | | | |
| | | ① 乗り継ぎ環境の向上(結節点機能の強化) | 検討・実施 | 交通事業者 下関市 |
| | | ② 鉄道駅におけるバリアフリー化 | 検討 | 交通事業者 下関市 |

| 施策の方向性 | 施策群 | 取組施策 | 実施期間 R7～R11 | 実施主体 |
|---|---|---|---|---|
| [2] 地域公共交通のリ・デザインによる公共交通サービスのアップデート | 1)既存の地域公共交通体系のアップデート | | | |
| | ★ | ① 生活バス路線の再編・維持 | 継続 | 下関市 |
| | | ② タクシーの利用環境改善 | 検討・実施 | 交通事業者 |
| | | ③ 外出支援サービス等の継続 | 継続 | 下関市 |
| | | ④ 離島航路の運航 | 継続 | 下関市 |
| | 2)地域公共交通のリ・デザイン | | | |
| | | ① 新たな地域コミュニティ交通の導入検討 | 検討 | 地域団体 民間事業者 交通事業者 下関市 |
| | | ② 新技術・デジタル技術の活用 | 検討・実施 | 交通事業者 下関市 |
| | 3)メリハリのある公共交通の運用・支援 | | | |
| | | ① 需要に応じた車両の選択(小型化) | 検討 | 交通事業者 下関市 |
| | | ② 運転手等担い手不足への対応 | 継続 | 交通事業者 |

| 施策の方向性 | 施策群 | 取組施策 | 実施期間 R7～R11 | 実施主体 |
|---|---|---|---|---|
| ［2］地域公共交通のリ・デザインによる公共交通サービスのアップデート | 4）バス走行環境の改善 | | | |
| | | ①　バス専用・優先レーンの順守 | 継続 | 道路管理者 |
| | 5）利用しやすい・わかりやすい公共交通の利用環境 | | | |
| | | ①　ノンステップバスの導入促進 | 継続 | 交通事業者 |
| | | ②　情報提供による利便性の向上 | 継続 | 交通事業者<br>下関市 |
| | | ③　バス停の待合環境整備拡大 | 継続 | 地域団体<br>民間事業者<br>交通事業者<br>道路管理者<br>下関市 |
| | | ④　わかりやすい運賃体系の構築 | 検討 | 交通事業者 |
| | | ⑤　バスのフリー乗降制度の導入検討 | 検討 | 交通事業者<br>下関市 |
| | | ⑥　バスのキャッシュレス決済導入による利便性向上と運営の効率化 | 検討・実施 | 地域団体<br>民間事業者<br>交通事業者 |
| | | ⑦　貨客混載のバス運行の導入検討 | 継続 | 民間事業者<br>交通事業者<br>下関市 |
| | 6）まちのにぎわい創出 | | | |
| | | ①　サイクルトレインによる利便性向上の継続 | 検討 | 交通事業者<br>下関市 |

| 施策の方向性 | 施策群 | 取組施策 | 実施期間 R7～R11 | 実施主体 |
|---|---|---|---|---|
| ［3］共創によってみんなで支える公共交通の実現 | 1）多様な分野との連携促進 | | | |
| | | ①　多様な関係者による共創（連携・協働） | 検討 | 地域団体<br>民間事業者<br>交通事業者<br>下関市 |
| | | ②　JR 山陰本線を活用した利用促進の継続 | 継続 | 交通事業者<br>下関市 |
| | | ③　割引切符や企画切符の継続 | 継続 | 交通事業者<br>下関市 |
| | | ④　観光しやすい移動手段の確保 | 継続 | 交通事業者<br>下関市 |
| | 2）利用しやすい公共交通サービスの推進 | | | |
| | | ①　公共交通への転換の推進 | 継続 | 下関市 |
| | 3）公共交通の利用促進 | | | |
| | | ①　公共交通利用促進策の実施 | 検討・実施 | 交通事業者<br>下関市 |
| | | ②　交通安全教育等の実施 | 継続 | 地域団体<br>交通管理者<br>下関市 |
| | | ③　モビリティ・マネジメントの実施 | 継続 | 地域住民<br>地域団体<br>民間事業者<br>交通事業者<br>下関市 |
| | 4）環境負荷を低減する取組の推進 | | | |
| | | ①　環境配慮型車両・設備等の導入 | 検討・実施 | 交通事業者 |
| | 5）市民の公共交通へのニーズ把握 | | | |
| | | ①　市民へのアンケート等の実施 | 検討・実施 | 下関市 |

# 第5章

# 計画の評価・推進

# 1. 評価指標と目標値の設定

## 1.1 評価指標の設定

実現化方策の実施等による効果･影響と計画の目標達成に向けた進捗状況を把握するため、5 つの成果指標とそれぞれについて目標値を設定します。

| | 評価指標 |
|---|---|
| 1 | 市民のバス利用率<br>市民の鉄道利用率 |
| 2 | コミュニティ交通オンデマンド路線数 |
| 3 | 地域公共交通の利用者数（年間） |
| 4 | 地域公共交通の収支差 |
| 5 | 公的資金投入額（市の財政負担額） |

## 1.2 目標値の設定

本計画における計画の目標を達成するための成果指標について、目標値を以下のとおりに設定します。

| | 評価指標 | 基準値（R5） | 目標値（R11） |
|---|---|---|---|
| 1 | 市民のバス利用率<br>市民の鉄道利用率 | 9.4%<br>8.5% | 10.2%<br>9.2% |
| 2 | コミュニティ交通オンデマンド路線数 | 5 路線 | 5 路線 |
| 3 | 地域公共交通の利用者数（年間） | 24,245 千人 | 現状維持 |
| 4 | 地域公共交通の収支差 | △1, 126 百万円 | 1%改善 |
| 5 | 公的資金投入額<br>（市民 1 人当たりの市の財政負担額） | 1,490 円 | 1,620 円 |

## ＜目標値設定の考え方＞

【目標値 1-1】 市民のバス利用率 ・【目標値 1-2】 市民の鉄道利用率

○人口減少、高齢化が進展していく中で、市民が継続的に利用したくなる利便性の高い公共交通サービスを提供するための施策に取り組み、人口が将来的に減少する中においても、現況と同程度の利用者数を確保することにより、市民 1 人当たりの利用率は増加するものとして目標値を設定します。

○【目標値 1-1】は、路線バス及び生活バスの 1 日当たりの利用者数(実績値)と、住民基本台帳における人口より『市民のバス利用率』を算出します。

【算定式】

$$\text{市民のバス利用率（%）} = \frac{\text{バス利用者数（人/日）}}{\text{人口（人）}}$$

○【目標値 1-2】は、鉄道の 1 日当たりの利用者数(実績値)と、住民基本台帳における人口より、『市民の鉄道利用率』を算出します。

【算定式】

$$\text{市民の鉄道利用率（%）} = \frac{\text{鉄道利用者数（人/日）}}{\text{人口（人）}}$$

【目標値 2】 コミュニティ交通オンデマンド路線数

○菊川、豊田、豊北地域では、市民の日常的な移動手段として生活バスを運行しており、以下の 5 路線において、予約制のオンデマンド交通として運行しています。
現在の 5 路線維持を計画の目標値として設定しますが、今後、各地域の実情に応じた公共交通体系の見直しにより、他地域への拡大等も含め柔軟に検討を進めます。

【菊川地域】　・楮ノ木・保木線(予約制)…4 本/日
【豊田地域】　・杢路子線(予約制)…3 本/日　　・一の俣線(予約制)…3 本/日
　　・今 出 線(予約制)…3 本/日　　・一の瀬線(予約制)…3 本/日

【目標値 3】 地域公共交通の利用者数(年間)

○本市における公共交通利用者数(鉄道・バス)は減少傾向にあります。
利便性の高い公共交通サービスを提供するための施策に取り組み、人口が将来的に減少する中においても、現況と同程度の利用者数を確保することを目標として設定します。

【目標値 4】 地域公共交通の収支差

○現状における路線バスに係る収支状況は厳しく、持続可能な地域公共交通を維持・確保していくためには、収支状況の改善が必要です。
路線再編や新たな交通サービス・技術の導入、デジタルの活用の推進による利用促進及び効率化が図られることにより、現状の収支差の改善(1%改善)を目標として設定します。

【目標値 5】 公的資金投入額(市民 1 人当たりの市の財政負担額)

○市民の自由な移動を確保するため、路線バスに対し補助を行い、そのサービス確保を支援しています。
各施策の推進による利用促進及び効率化等を行うことにより、人口が将来的に減少する中においても、現況と同程度の財政負担でそのサービスを維持することを目標に、『市民 1 人当たりの市の財政負担』を設定します。

## 1.3 モニタリング指標

本計画では、1-1 の評価指標とあわせ、以下の指標を設定し、進捗状況についても確認を行い、モニタリングを行っていくものとします。

| 基本方針 | モニタリング指標 |
|---|---|
| ［1］まちづくりと連動した持続可能な公共交通ネットワークの構築 | ① 地域公共交通のカバー率 |
| ［2］地域公共交通のリ・デザインによる公共交通サービスのアップデート | ① 公共交通の利用率（★） |
| | ② 公共交通の利用者数（★） |
| | ③ 地域公共交通の収支差（★） |
| | ④ キャッシュレス決済の導入件数・導入率 |
| | ⑤ 観光客数（入込観光客数、宿泊者数等） |
| ［3］共創によってみんなで支える公共交通を実現 | ① 公的資金投入額（★） |
| | ② 利用者・住民等の地域公共交通に対する満足度 |

★評価指標と重複する指標

# 2.制度改正等を踏まえた取組の推進

平成26年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、地域公共交通活性化再生法）」が改正され、地域公共交通計画（旧称：地域公共交通網形成計画）が法定計画となりました。

全国的な人口減少及び高齢化、運転手不足等に伴って、公共交通サービスの維持・確保が厳しい状況となっている中、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保するためには、計画制度等の法的枠組みや財源のあり方、Mass（マース）や自動運転といった新たな技術・サービスの展開等について整理の上、令和2年及び令和5年に地域公共交通活性化再生法や道路運送法等の改正が行われました（図 5.1）。

本市においても、こうした新たな計画・制度に対して柔軟に対応していく必要があります。

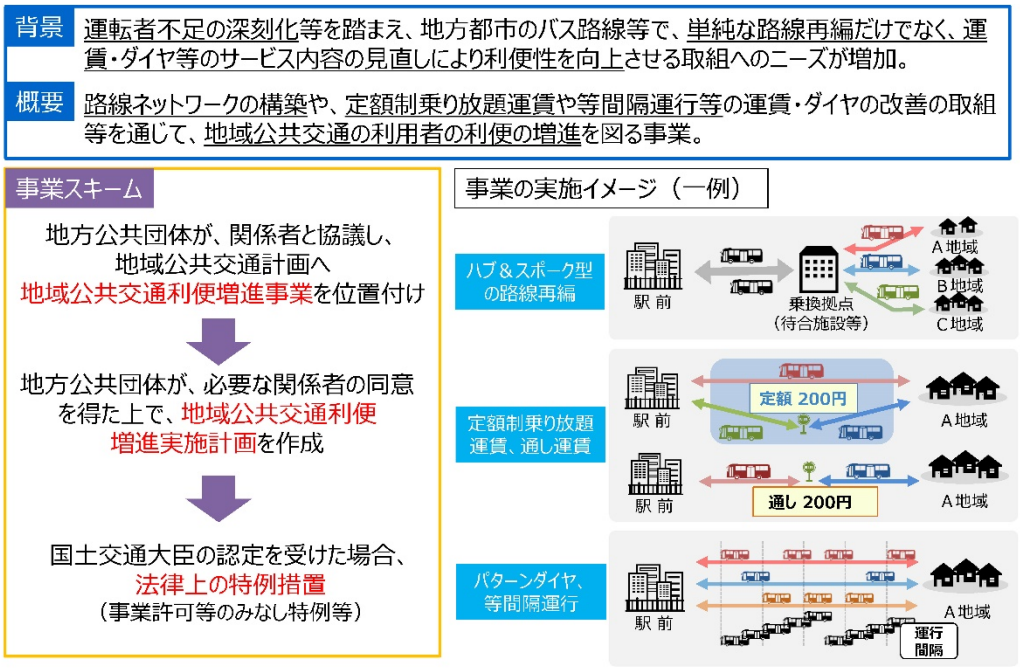



出典：国土交通省

図 5.1 地域公共交通活性化再生法に基づく計画制度の体系

なお、令和5年度からは、国の新たな財源制度として、地域公共交通特定事業の実施計画に基づき地方公共団体が実施する鉄道施設・バス施設の整備（例えば、駅の新設・改築、既存施設の撤去、停留所の設置、EV バス車両の購入等）に対して、社会資本整備総合交付金の活用が可能となり、公共交通の維持・拡充に対する財政制度が拡充されています（図 5.2、図 5.3）。

このような国等の各種財政支援を活用しつつ、公共交通の利便性向上や路線の新設・再編及び運行業務の効率化に係る施設整備、運営等に対する支援、また運転手確保に資する取組への支援を実施・検討します。




出典：国土交通省

図 5.2 地域公共交通利便増進事業について




出典：国土交通省

図 5.3 地域公共交通再構築事業（社会資本整備総合交付金）の新設

# 3.推進体制

法定協議会においては、地域課題に応じて多様な主体の参画が重要とされています。

地域交通のリ・デザインと地域の社会的課題の解決を一体的に進めるためには、地域の多様な関係者による連携・協働が必要であり、法定協議会においても既往の構成員のみならず、地域住民や多様な分野の関係者が実質的に参画していくことが重要となります。

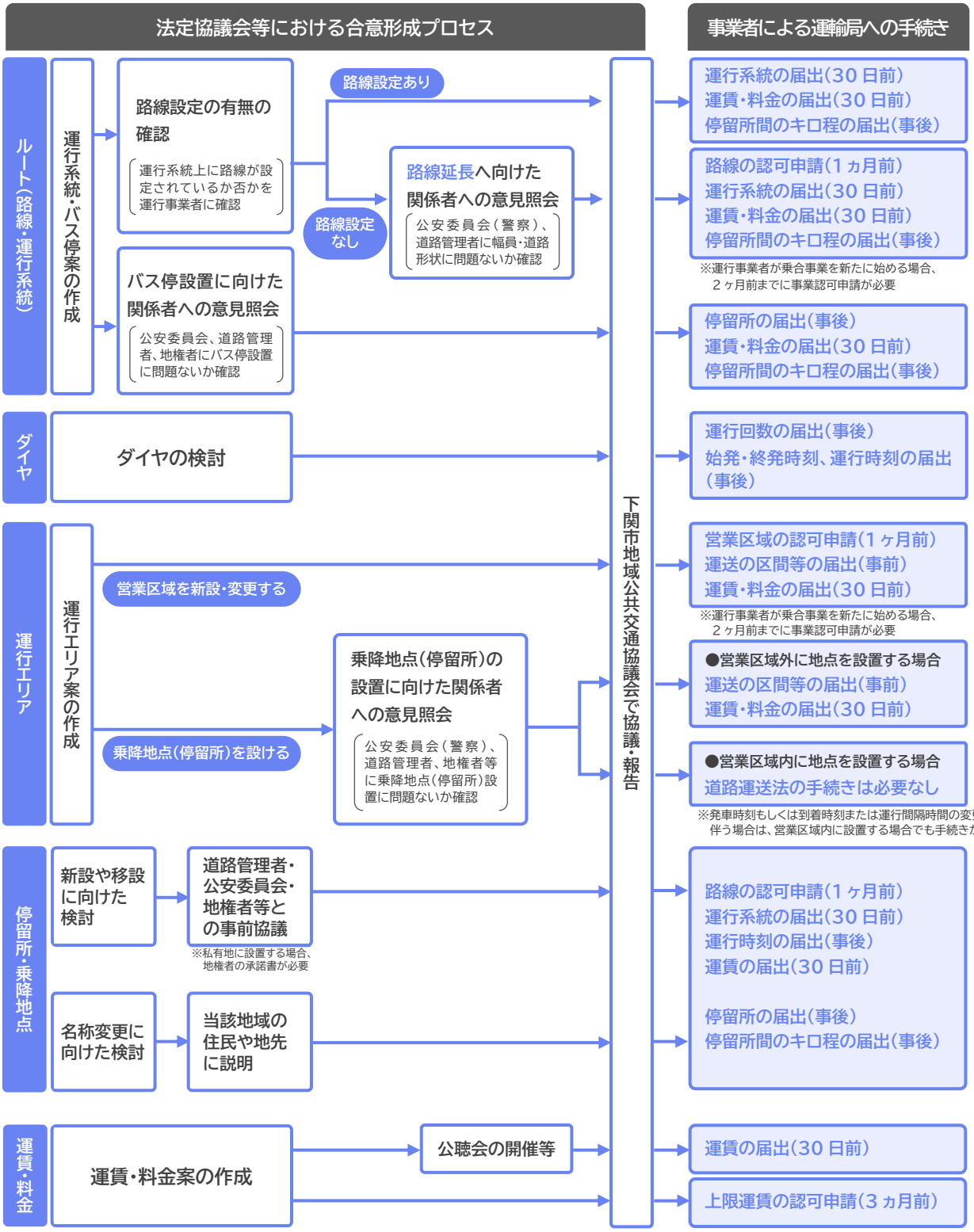
今後、地域公共交通計画に基づいて実施する施策（例えば、新技術の実証実験等）においては、関係する専門家や、関係機関への参加依頼を必要に応じ行います。

また、利用者の減少、運転手不足等に伴う路線バスの廃止・減便やタクシーの供給量減少等の動きは加速しており、これまで以上に短期サイクルで施策を講じる必要があります。

このため、これらの諸課題に対して、機動的に施策の実行・見直しを図られるよう、下関市地域公共交通計画の推進にあたっては、法定協議会を最大限活用し、多様な主体が連携・協議を図り、機動的・横断的な実行体制を構築し、進めていきます。

## 【参考】法定協議会を活用した計画の推進イメージ

＜バス路線等の見直しプロセス例＞




※運行回数変更届出について、地方運輸局長が指定する範囲外については 30 日前の事前届出。
※「事後」とあるものは、認可申請や事前届出と同時に提出することも可能。

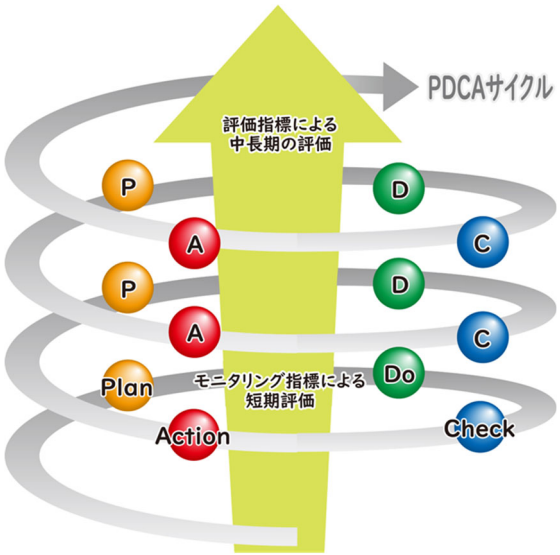
資料：「地域公共交通会議等運営マニュアル」（国土交通省中部運輸局）に基づき下関市作成

# 4.PDCA サイクルにおける進捗管理と計画推進

地域公共交通計画を策定後は、速やかに実施計画（地域公共交通利便増進計画等）の策定に着手します。

本計画の施策を推進するため、評価・改善の仕組み（PDCA サイクル）を構築し、事業の進捗管理を行っていくことが重要です。

PDCA サイクルとは、効率的な施策推進のため、①計画を策定（Plan）して、②これを展開、実行（Do）します。その後、③目標達成状況の確認（Check）を行い、④評価と計画の見直し（Action）を行うまでの一連の管理プロセスを実施し、改善（Action）を次の計画（Plan）に活かす、反復・継続的な施策管理プロセスのことをいいます。PDCA は、この Plan-Do - Check-Action を略したものです。




Plan：　計画の策定
Do：　施策の展開、実行
Check：　目標達成状況の確認、評価
Action：　計画の改善、見直し

**【評価・改善の仕組み】**

本計画の推進には、PDCA サイクルによる効率的な進捗管理を行います。

■ **計画立案**

本計画の中で、優先的に実施すべき計画・施策を策定します（Plan）。

■ **施策展開**

本計画に位置付けられた計画・施策を受け、各施策の詳細な実施計画を検討し、計画に基づく各施策を実施します（Do）。

■ **評価・改善**

施策を実施しながら、進捗管理として、毎年の事業の進捗状況と成果指標の動向を確認する（Check）ことで、その結果を踏まえ、施策の改善や見直し等について検討を行います（Action）。

この PDCA サイクルによる効率的な進捗管理は、下関市地域公共交通協議会を開催しながら実施していきます。

# 参考資料

# 用語解説

## あ行

### AI

人間が持つ、認識や推論などの能力をコンピューターでも可能にするための技術の総称。人工知能のこと。

### AIオンデマンド交通

AI を活用した効率的な配車により、利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステム。

### NPO

Nonprofit Organization の略称。非営利での社会貢献活動や慈善活動を行う市民団体のこと。

### エリア一括協定運行

自治体と交通事業者が協定を締結し、一定のエリアについて一括して運行する事業の方式。

### 温室効果ガス

地球の温暖化を引き起こす大気中の気体で、二酸化炭素（CO2）、メタン（CH4）、一酸化二窒素（N2O）、フロンガスなどが該当する。

## か行

### 環境配慮型車両

電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、ハイブリッド自動車、天然ガス自動車等の $CO_2$ 排出量を削減する車両のこと。

### 幹線道路

全国、地域または都市内において、骨格的な道路網を形成する道路。通過交通の割合が高く、重交通、広幅員、高規格の道路であることが多い。

### キスアンドライド

自宅から最寄りの駅又はバス停まで自動車等で家族に送り迎えをしてもらい、電車やバス等の公共交通機関を利用して目的地に向かう通勤・通学形態などのこと。

### 共創

都市交通分野では、交通を地域のくらしと一体として捉え、地域公共交通の維持・活性化を目的として複数の主体が連携して行う取組を指す。

### グリーンスローモビリティ

時速 20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称。

## 公共交通機関

本市における公共交通機関とは、鉄道、バス、タクシー、船舶などで、不特定多数が利用できる交通機関のこと。

## 公共交通ネットワーク

バスや鉄道等の公共交通機関が網の目のように張り巡らされたシステムのこと。

## 交通モード

拠点間の移動手段（輸送機関）のこと。鉄道、バス、自動車、自転車、徒歩など。

例えば、隣町の病院に行く場合、自宅から徒歩でバス停へ行きバスに乗車、駅で鉄道に乗り換え、というように、複数の交通モードを利用することになる。

交通モードには輸送距離や輸送人数による適否、定時性や利用し易さなどの面で各々メリットデメリットがあり、移動目的や地域特性によって組み合わせは異なる。

## 交通結節点

鉄道やバスなどの交通手段を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設のこと。具体的な施設としては、鉄道駅、バスターミナル、駅前広場、自由通路、歩道などがある。

## 高齢化率

総人口に対する 65 歳以上人口の割合。

## 国勢調査

我が国の人口や世帯の実態を明らかにする国の最も基本的な統計調査として、大正 9 年（1920 年）以来 5 年ごとに実施している。

## コミュニティ交通

既存のバスサービスだけではカバーしきれないニーズに対応する公共交通であり、そのサービス内容は必ずしもこれまでの公共交通サービスの考え方によらず、利用者の利便性を最大限考慮し、かつ多様化する需要に対応する新たな交通システム。

## コンパクト・プラス・ネットワーク

病院や商業施設等の各種都市機能を一定のエリアに集約化（コンパクト化）し、各地域を公共交通でネットワーク化することをいう。

## さ行

### サイクルアンドバスライド

出発地(ご自宅など)から自転車でバス停付近の駐輪場に駐車し、バスに乗り換えて目的地に向かうこと。

### サイクルアンドレールライド

出発地(ご自宅など)から自転車で駅付近の駐輪場に駐車し、鉄道に乗り換えて目的地に向かうこと。

### サイクルトレイン

自転車を解体したりすることなく、鉄道の車内にそのまま持ち込むことができるサービスのこと。

### サービス水準

鉄道、バス、タクシーなど、不特定多数の人が利用できる公共交通機関のサービスの質を、性能評価指標によって表される質の程度。利用者の利便性や快適性、安全性などを評価するために用いられる。

### GTFS

General Transit Feed Specification の略称で、経路検索サービスや地図サービスへの情報提供を目的としてアメリカで策定された世界基準の公共交通データフォーマットのこと。

### シームレス

「継ぎ目のない」の意味で、転じて複数のサービス間のバリアを取り除き、容易に複数のサービスを利用することができることを指す。交通のシームレス化とは、複数の交通手段の接続性を改良することをいう。

### 下関市生活バス

路線バスなどの公共交通サービスの提供が困難な交通不便地域において、市民の日常的な移動手段として、本市が運行しているコミュニティバスのこと。

## た行

### 代表交通手段

一つのトリップでいくつかの交通手段を乗り換えた場合、その中の主な交通手段を代表交通手段という。主な交通手段の集計上の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順としている。例えば、自宅から駅まで自転車で移動し、駅から鉄道で勤務先へ行く場合の代表交通手段は「鉄道」になる。

### 小さな拠点

小学校区など複数の集落が散在する地域において、商店、診療所等の日常生活に不可欠な施設・機能や地域活動を行う場を、歩いて動ける範囲に集め、さらに周辺の各集落との間をコミュニティバスなどの交通手段により結んだ地域の拠点。

### デジタルサイネージ

屋外・店頭・公共空間・交通機関など、あらゆる場所で、ディスプレイなどの電子的な表示機器を使って情報を発信すること。

### トータルナビ事業者

出発地から目的地まで、電車・飛行機・バス・自動車・徒歩など、様々な交通手段から最適なルートを案内する、ドア・ツー・ドアのルート検索サービス（トータルナビ）を提供する事業者のことをいう。

### トリップ

人がある目的をもって、ある地点からある地点まで移動することをいう。1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えた場合も1つのトリップと数える。

## な行

### ノンステップバス

床面を超低床構造として乗降ステップをなくし、高齢者や子どもにも乗り降りが容易なバスのことをいう。

## は行

### パークアンドライド

車による交通混雑を緩和するために、自宅近くの郊外の駐車場に車を止め、都市中心部へ公共交通機関を利用するシステムのこと。

### パーソントリップ調査

交通の主体である「人（パーソン）の動き（トリップ）」に着目し、交通目的や利用交通手段、移動の起終点の場所など、一日の全ての動きについて把握することを通じて都市交通の実態を捉える調査という。

### バスロケーションシステム

バスの位置情報を GPS 車載器でリアルタイムに把握することにより、バスの現在位置・運行状況・遅れ状況等の情報提供を行うシステムのことをいう。

### バリアフリー

障がい者、高齢者、妊婦や子ども連れの人などが社会生活をしていく上での、物理的な障壁や社会的、制度的、心理的なすべての障壁に対処するという考え方。

### PDCAサイクル

Plan（計画）、Do（実行）、Check（検証）、Action（改善）の頭文字を揃えたもので、計画、実行、検証、改善の流れを次の計画に生かしていくプロセスのこと。

### フィーダー交通

公共交通・基幹交通では網羅できない地域や、一定の地域内の住民の日常生活における移動を支える役割を担う交通のこと。短距離・少量輸送の交通システムであり、一般的にはコミュニティバス、デマンド系システム等が該当する。

### 分担率

ある交通手段のトリップ数の全交通手段に占める割合。

## ま行

### MaaS

Mobility as a Service の略で、地域住民や旅行客の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスのこと。

### モビリティ

移動性、流動性、可動性、動きやすさ等を意味する単語であり、モビリティ・マネジメントという地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（賢く）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取組などで使用される。

### モビリティ・マネジメント

一人一人のモビリティ（移動）が、社会にも個人にも望ましい方向（例えば、過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向）に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のことをいう。

## ら行

### ライドシェア

タクシー事業者の管理の下で第 2 種運転免許を持たない一般ドライバーが自家用車を活用して有償で運送サービスを行うこと、または市町村や NPO 法人などが自家用車を活用して運行する有償の旅客運送のこと。

### リ・デザイン

地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）とは、地域の関係者の連携と協働といった「共創」、やデジタルなどの「交通 DX」・再エネ地産地消などの「交通 GX」を柱とし、地域公共交通の利便性・生産性・持続可能性を高めること。